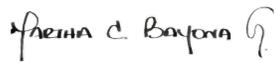


	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

CONTROL DE CAMBIOS

FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN
06/04/2024	1.0	Adopción del Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros

AUTORIZACIONES

ELABORÓ	REVISÓ		APROBÓ
	DEL PROCESO	DEL GRUPO OAPI	
Nombre: Martha Helena Silva Morales	Nombre: Andrea Catalina Alfonso Leguizamón Iván Darío Benavides Turizo	Nombre: Julio Roberto Fuentes Vidal	Nombre: Jhon Alexander González Mendoza Nathaly Patiño González Juan Camilo Rodríguez Cárdenas Martha Cecilia Bayona Gómez
Firma: 	Firma:  	Firma: 	Firma:   
Cargo: Profesional Especializada Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	Cargo: Profesional Universitaria Dirección de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Profesional Universitario Dirección de Ingeniería de Tránsito	Cargo: Profesional Oficina de Asesora Planeación Institucional	Cargo: Subsecretario de Gestión de la Movilidad Directora de Gestión del Tránsito y Control del Tránsito y Transporte Director de Ingeniería de Tránsito Subdirectora Técnica de Planes de Manejo de Tránsito

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

TABLA DE CONTENIDO

	pág.
1 OBJETIVO.....	7
2 ABREVIATURAS	7
3 CONCEPTOS BÁSICOS.....	8
3.1 ¿Qué es PMT?	8
3.2 ¿Cuándo Presentar PMT?	9
3.3 Propósito PMT	9
3.3.1 Propósito General	9
3.3.2 Propósitos Específicos	9
3.4 Principios Fundamentales de los PMT	10
3.5 Clasificación de PMT	12
4 PRESENTACIÓN DEL PMT ANTE LA SDM	15
4.1 Canales	15
4.1.1 Físico	15
4.1.2 Virtual	15
4.2 Oficio Remisorio	16
4.3 Contenido del Documento Técnico del PMT	17
4.3.1 Introducción	17
4.3.2 Datos generales del proyecto	17
4.3.3 Características generales de la actividad.....	18
4.3.3.1 <i>Labor a ejecutar.....</i>	<i>18</i>
4.3.3.2 <i>Etapas de ejecución</i>	<i>18</i>
4.3.3.3 <i>Maquinaria y equipos.....</i>	<i>19</i>
4.3.3.4 <i>Cronograma de obra.....</i>	<i>19</i>
4.3.4 Caracterización de la zona de influencia del proyecto	19
4.3.4.1 <i>Localización general y área de influencia del proyecto</i>	<i>19</i>
4.3.4.2 <i>Sitios especiales y/o equipamientos del sector</i>	<i>20</i>
4.3.4.3 <i>Especificaciones de la vía y/o zona afectada</i>	<i>20</i>
4.3.4.3.1 Inventario vial	20
4.3.4.3.2 Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras	21
4.3.5 Características del tránsito en el área del proyecto	21
4.3.5.1 <i>Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares), análisis y evaluación</i>	<i>21</i>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.5.1.1	Estaciones maestras	24
4.3.5.1.2	Estaciones secundarias	25
4.3.5.1.3	Estaciones complementarias	25
4.3.5.1.4	Resumen de volúmenes de tránsito	26
4.3.5.2	<i>Velocidades y tiempos de recorrido</i>	26
4.3.5.3	<i>Inventario de rutas del Componente Troncal y Componente Zonal del SITP</i>	27
4.3.5.3.1	Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal SITP	27
4.3.5.3.2	Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP	27
4.3.6	PMT	27
4.3.6.1	<i>Tipo de cierre</i>	27
4.3.6.2	<i>Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas)</i>	28
4.3.6.3	<i>Manejo y desvíos de transporte público</i>	34
4.3.6.4	<i>Manejo y desvíos de tránsito particular</i>	38
4.3.6.5	<i>Manejo y circulación de vehículos de carga</i>	39
4.3.6.6	<i>Manejo de señalización existente durante la intervención</i>	39
4.3.6.6.1	Intervenciones en andén y/o separadores	39
4.3.6.6.2	Intervenciones en calzada	40
4.3.6.7	<i>Zona de cargue y descargue</i>	41
4.3.6.8	<i>Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra</i>	41
4.3.6.9	<i>Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención</i>	41
4.3.6.9.1	Situación de Línea Base	43
4.3.6.9.2	Alternativas	45
4.3.6.10	<i>Afectación de intersecciones semaforizadas</i>	49
4.3.6.10.1	Modificación de semáforos existentes	49
4.3.6.10.2	Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes	50
4.3.6.10.3	Consideraciones de semaforización	51
4.3.6.11	<i>Definición de la línea base</i>	54
4.3.6.11.1	Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados	54
4.3.6.11.2	Velocidades y Tiempos de recorrido	55

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.11.3	Análisis de siniestralidad vial.....	55
4.3.6.12	<i>Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra</i>	57
4.3.6.13	<i>Implementación del PMT autorizado por la SDM</i>	57
4.3.6.14	<i>Finalización del PMT autorizado por la SDM</i>	58
4.3.6.15	<i>Información, divulgación y socialización</i>	58
4.3.6.16	<i>Plan de contingencia</i>	59
4.3.6.17	<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	59
4.3.7	Anexos del PMT	59
4.3.7.1	<i>Formato de reporte de obras</i>	59
4.3.7.2	<i>Planos</i>	61
4.3.7.2.1	Plano de localización del proyecto	61
4.3.7.2.2	Planos específicos del PMT	62
4.3.7.3	<i>Aprobación del estudio de movilidad</i>	62
4.3.7.4	<i>Permiso de intervenciones en zonas concesionadas</i>	63
5	CONSIDERACIONES PARA LA PRESENTACIÓN DEL PMT	63
5.1	Terminación y/o suspensión de Alguna Autorización	63
5.2	Esquemas Típicos	63
5.3	Masivos	65
5.4	Comités de Tránsito.....	66
5.5	Intervenciones y/u Obras por Emergencia.....	67
5.5.1	Intervenciones y/u obras por emergencia que requieren LIOEP	68
5.5.2	Intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren LIOEP ..	68
5.5.3	Formalización de los PMT por emergencia	69
5.5.4	Consideraciones para los PMT por emergencia	69
5.6	Permisos Adicionales	70
5.6.1	Permiso para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas	70
5.6.2	PMT requerido como requisito para conceder el permiso para el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada ...	70
5.6.3	Intervenciones en bienes de interés cultural	71
5.6.4	Licencia de intervención y ocupación de espacio público	71
5.6.4.1	<i>Licencia de construcción y/o urbanismo</i>	71
5.6.5	Otros	72
6	PLAZOS, FECHAS Y HORARIOS DE ATENCIÓN	72
6.1	Plazos Obras Tipo COI/COOS	72
6.2	Plazo de Autorización	73
6.3	Horario de Atención a Usuarios(as).....	73

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

7	PUBLICACIÓN DEL REPORTE COI/COOS.....	74
8	VERIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS PMT	74
9	FINALIZACIÓN DEL PMT AUTORIZADO POR LA SDM.....	75
10	ACCIONES POR PARTE DE LA SDM	75
10.1	Acciones por No Inicio de Actividades.....	75
10.2	Acciones por Incumplimientos en la Implementación del PMT autorizado	76
11	NORMATIVIDAD ASOCIADA AL PMT	76
12	ANEXOS.....	103
12.1	Anexo 1. PM02-PR01-F10 Acta de Compromiso de Restitución de Vías	103
12.2	Anexo 2. PM02-PR01-F11 Acta de Compromiso de Restitución de Señalización	104
12.3	Anexo 3. PM02-PR01-F21 Lista de chequeo de PMT para circulación de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada	105
12.4	Anexo 4. PM02-PR01-F12 Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM	106
12.5	Anexo 5. PM02-PR01-F13 Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra.....	107
12.6	Anexo 6. PM02-PR01-F14 Acta de Socialización del PMT	108
12.7	Anexo 7. Formato PM02-PR01-F15 Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra	109
12.8	Anexo 8. PM02-PR01-F16 Información básica para presentación de PMT para obras públicas bajo tipologías	110
12.9	Anexo 9. PM02-PR01-F17 Información básica para presentación de PMT para obras privadas bajo tipologías.....	111
12.10	Anexo 10. Formato PM02-PR01-F18 Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito	112

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

LISTADO DE TABLAS

pág.

Tabla 1. Clasificación del PMT según tipo de afectación en el elemento del espacio público y tipología vial donde se realizará la intervención y/u obra	14
Tabla 2. Tipo de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación	22
Tabla 3. Anchos de infraestructura temporal para peatones de acuerdo con la demanda.	30
Tabla 4. Anchos de infraestructura temporal para ciclistas de acuerdo con la demanda.	30
Tabla 5. Tipo de análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) a realizar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación	42

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

1 OBJETIVO

Con el presente protocolo se definen los criterios y especificaciones técnicas mínimas para la elaboración y presentación de PMT por obra, otras actividades o emergencias asociadas a las mismas, ante la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá D.C.; de acuerdo con lo estipulado en el artículo 101 de la ley 769 de 2022. “Normas para realizar trabajos en vía pública” y la Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, para unificar y estandarizar la señalización requerida en las diferentes actividades que se derivan de la construcción de obras de infraestructura y servicios públicos.

2 ABREVIATURAS

ANI: Agencia Nacional de Infraestructura
AP: alumbrado público
AT: alta tensión
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
BRT: sistema de autobuses de tránsito rápido (por sus siglas en inglés)
BT: baja tensión
CIV: código de identificación vial
COI: consolidado de obras de infraestructura
COOS: consolidado de obras de infraestructura de servicios públicos
DTAI: Dirección Técnica de Administración de Infraestructura
DSVCT: Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito
DTB: Dirección Técnica de Buses
DTBRT: Dirección Técnica de BRT
EDAU: estudio de demanda y atención de usuarios
ESP: empresas de servicios públicos
ETT: Estudio de Transporte y Tránsito
IDPC: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
IDRD: Instituto Distrital de Recreación y Deporte
IDU: Instituto de Desarrollo Urbano
IPES: Instituto para la Economía Social
FCA: franja de ciclorruta a nivel de andén
FCP: franja de circulación peatonal
FDL: Fondo de Desarrollo Local
HMD: hora de máxima demanda
LIOEP: licencia de intervención y ocupación del espacio público
MT: media tensión

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

PMT: plan(es) de manejo de tránsito

SCTT: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

SBP: Subdirección de la Bicicleta y Peatón de la Secretaría Distrital de Movilidad.

SDA: Secretaría Distrital de Ambiente

SDM: Secretaría Distrital de Movilidad

SDP: Secretaría Distrital de Planeación

SGDU: Subdirección General de Desarrollo Urbano

SGV: Subdirección de Gestión en Vía de la Secretaría Distrital de Movilidad.

SS: Subdirección de Señalización de la Secretaría Distrital de Movilidad.

SSem: Subdirección de Semaforización de la Secretaría Distrital de Movilidad.

SSI: sistema de semaforización inteligente

STP: Subdirección Técnica de Parques

STRD: Subdirección Técnica de Recreación y Deporte

SI: Subdirección de Infraestructura

SIMUR: Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

SMMLV: salarios mínimos mensuales legales vigentes

SPMT: Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la Secretaría Distrital de Movilidad.

OSV: Oficina de Seguridad Vial

UAERMV: Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

VUC: Ventanilla Única de la Construcción

VUS: Ventanilla Única de Servicios

3 CONCEPTOS BÁSICOS

3.1 ¿Qué es PMT?

El [Manual de Señalización Vial - vigente](#) expedido por el Ministerio de Transporte define el PMT como la herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los/las usuarios/as de las vías (peatones, ciclistas, usuarios/as de transporte público, conductores/as y pasajeros/as de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los/las usuarios/as de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra. Estos se clasifican en PMT por obras y PMT por eventos, y su categoría se define

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

de acuerdo con el impacto (alto-categoría III, medio-categoría II y bajo-categoría I) y la complejidad (alta, media y baja), respectivamente.

3.2 ¿Cuándo Presentar PMT?

De conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 “*Código Nacional de Tránsito Terrestre*”, toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en vía pública debe contar con la autorización de PMT.

3.3 Propósito PMT

3.3.1 Propósito General

Mitigar el impacto generado por afectación del espacio público en la ciudad (rural o urbano) y en zonas aledañas a éste, que modifique la movilidad y seguridad vial, con el propósito de brindar ambientes seguros, ordenados, ágiles y cómodos a los/las peatones, ciclistas, pasajeros(as), conductores(as), personal de obra y vecinos(as) del lugar, en cumplimiento de la normatividad vigente.

3.3.2 Propósitos Específicos

- Mantener condiciones de seguridad vial dentro del área de influencia de los proyectos (públicos y privados) en ejecución.
- Procurar por la seguridad vial e integridad de los/las usuarios(as) de la infraestructura vial (peatones, ciclistas, usuarios(as) de transporte público, conductores(as) y pasajeros(as) de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), y personal, equipos de trabajo y las actividades relacionadas con la ejecución de intervenciones y/u obras, y la realización de actividades (intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones).
- Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares, peatonales y de ciclistas, incluso para el acceso a las propiedades, y actividades comerciales e institucionales colindantes a la zona de intervención y/u obra.
- Ofrecer a los/las usuarios(as) de la infraestructura vial señalización clara y de fácil interpretación, que contribuya en la toma de decisiones de forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente los desvíos y/o rutas alternas con elementos de regulación y control del tránsito, con el fin de optimizar las distancias y tiempos de recorrido por parte del transporte público y particular.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternas y/o los desvíos requeridos para la ejecución de las obras o eventos, con elementos de regulación y control del tránsito, con el fin de optimizar las distancias y tiempos de recorrido por parte del transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras, conforme con lo reglamentado en el [Manual de Señalización Vial - vigente](#) expedido por el Ministerio de Transporte.
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos y almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de la intervención y/u obra.
- Reglamentar la circulación, advertir los peligros, guiar adecuadamente a los/las usuarios/as cuando se aproximan y cuando atraviesen la zona de trabajo y protegerlos durante el tiempo de afectación.
- Definir los elementos técnicos adecuados para la toma de decisiones en cuanto a las diferentes alternativas de manejo de tránsito por intervenciones y/u obras.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas a la obra.
- Verificar, articular y definir la prioridad de las medidas de mitigación con otras obras que se traslapen, se realicen de manera simultánea o que estén próximas en el mismo sector de la ciudad.
- Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de las mismas.
- Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajos.
- Garantizar condiciones de accesibilidad universal.

3.4 Principios Fundamentales de los PMT

Los principios fundamentales bajo los cuales se deben formular los PMT serán los siguientes:

Movilidad

- Proporcionar movimiento seguro y eficiente de los/las usuarios(as) de las vías afectadas dentro del área de influencia de las obras.
- Uso equitativo y óptimo de la infraestructura vial disponible.
- Minimizar las afectaciones en el espacio público con el fin de garantizar que la movilidad será restringida u obstruida lo menos posible.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- La alternativa de manejo de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehículos) seleccionada buscará el menor impacto en las condiciones operacionales habituales.
- Incentivar a los/las usuarios(as) de las vías al uso de rutas alternas.
- El PMT debe garantizar condiciones de accesibilidad universal.

Seguridad Vial

- La seguridad vial de todos los/las usuarios(as) debe ser integral y de alta prioridad durante la ejecución del proyecto.
- Guiar de manera clara a los/las usuarios/as de la infraestructura afectados por las intervenciones y/u obras en el espacio público.
- La canalización de los/las usuarios/as de las vías se debe realizar mediante el uso de señalización horizontal, vertical y dispositivos de canalización dispuestos en el Manual de Señalización Vial – vigente expedido por el Ministerio de Transporte y los conceptos técnicos de la SDM.
- El equipo de trabajo, vehículos de obra, materiales y escombros deben permanecer dentro de la zona de obra y/o intervención, y los sitios destinados para tal fin, de tal manera que se reduzca la probabilidad de siniestros viales con los vehículos y/o usuarios(as) que transitan por las zonas aledañas, o se constituyan en obstáculos para la circulación de peatones y ciclistas.
- Asimismo, los planteamientos para la circulación de peatones deben evitar hacerse por zonas poco visibles y sin iluminación. Se debe garantizar senderos peatonales iluminados con superficie de rodadura en concreto o asfalto o adoquín u otro material no deslizante y rampas de acceso en los diferentes cambios de nivel, que garanticen la adecuada movilidad y transitabilidad de peatones y ciclistas. Para brindar seguridad a los modos no motorizados que circulan sobre los senderos adyacentes a la obra se debe implementar cerramientos con malla traslucida en toda su altura.

Condiciones del Tránsito

- Seguimiento rutinario, programado y documentado, y retroalimentación permanente al PMT con el propósito de garantizar seguridad vial y niveles de operación aceptables, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- La señalización existente que no sea consistente con el manejo propuesto para los/las usuarios/as de modos no motorizados (peatones y ciclistas) o modos motorizados (vehiculares) en las vías afectadas por el PMT, debe retirarse o cubrirse.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- La toma de decisiones respecto al PMT debe estar a cargo de personal capacitado e idóneo, previa coordinación con la autoridad de tránsito y transporte de la ciudad.

Capacitación y Comunicación

- Todas las personas cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, deben recibir entrenamiento adecuado por personal idóneo desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.
- Es importante considerar la difusión por medios adecuados de comunicación de los trabajos por desarrollar y de los planes de desvíos del tránsito de vehículos (públicos y particulares) y de peatones y ciclistas, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.
- La divulgación e información a la comunidad debe estar a cargo de las entidades contratantes, del/la contratista o peticionario/a y de la interventoría (cuando aplique).

3.5 Clasificación de PMT

De conformidad con el Manual de Señalización Vial – vigente expedido por el Ministerio de Transporte, las categorías o impacto de los PMT según su complejidad, para la ciudad de Bogotá D.C., son las siguiente:

Categoría I – bajo impacto: En esta categoría se tienen los PMT asociados a intervenciones y/u obras que generan muy poca afectación a los elementos del espacio público, hay poca o nula intervención en los espacios de circulación peatonal y el impacto sobre el tránsito de vehículos puede ser mitigado por la misma infraestructura a intervenir sin esperar que los flujos sean desviados.

Es de aclarar, que esta categoría puede cambiar dependiendo de la propuesta del PMT para el elemento del espacio público a intervenir y las condiciones operacionales de la zona a afectar.

Categoría II – medio impacto: En esta categoría se tienen los PMT asociados a intervenciones y/u obras que comprometen la circulación tanto vehicular como peatonal en el lugar de los trabajos mismos y en zonas aledañas a estos. Los residentes y/o comercios del sector tendrán inconvenientes en cuanto a la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

accesibilidad, pero en todo caso su acceso será directo. La zona de influencia para la elaboración del PMT de este tipo de intervención comprende el área de las obras y hasta dónde los análisis de tránsito evidencien afectación por congestiones o demoras producto de los trabajos que se realizan.

Es de aclarar, que esta categoría puede cambiar dependiendo de la propuesta del PMT para el elemento del espacio público a intervenir y las condiciones operacionales de la zona a afectar.

Categoría III – alto impacto: En esta categoría se tienen los PMT asociados a intervenciones y/u obras que normalmente implica cierres totales para el tránsito vehicular y/o peatonal. Su impacto supera y afecta las vías colectoras o arterias alrededor de las zonas de obras. Los vecinos tendrán un acceso modificado y a veces limitado para acceder a sus propiedades. Requiere en consecuencia plantear alternativas de desvíos, por lo que el área de influencia comprenderá el área que cubren las vías alternativas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito.

En esta categoría es importante tener presente que, como ejercicio mínimo y obligado, el profesional que elabora el PMT debe revisar la información existente en estudios y proyectos previos realizados especialmente para la zona de influencia de las obras.

Es de aclarar, que esta categoría puede cambiar dependiendo de la propuesta del PMT para el elemento del espacio público a intervenir y las condiciones operacionales de la zona a afectar.

En la Tabla 1 se describe el impacto (bajo - categoría I, medio-categoría II y alto-categoría III), según tipo de afectación en el elemento del espacio público y clasificación vial donde se realizará la intervención y/u obra. Esta clasificación debe tenerse en cuenta para la aplicación y presentación de cada requerimiento que se describe en este documento.

Cuando el PMT solicitado involucre más de un (1) tipo de afectación, la interferencia a que se haga referencia será la de mayor complejidad (siendo alta la mayor y baja la menor), de igual manera, aplica para la clasificación vial cuando se refiera a intersecciones no semaforizadas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Tabla 1. Clasificación del PMT según tipo de afectación en el elemento del espacio público y tipología vial donde se realizará la intervención y/u obra

Tipo Afectación	Clasificación Vial ¹		
	Arterial	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Alto Impacto: menor o igual a 200 metros.	Alto Impacto: menor o igual a 100 metros. Medio Impacto: mayor a 100 metros y menor o igual a 200 metros.	
Parcial Calzada	Alto Impacto	Medio Impacto	Bajo Impacto
Total Calzada	Bajo Impacto		
Parcial y Total Bahía	Bajo Impacto		
Parcial Andén	Bajo Impacto		
Total Andén	Alto Impacto	Medio Impacto	Bajo Impacto
Parcial Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas	Alto Impacto		
Total Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas	Alto Impacto		
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Bajo Impacto		
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)	Alto Impacto: calzada Bajo Impacto: andén	Medio Impacto: calzada Bajo Impacto: andén	Bajo Impacto
Entrada y Salida Vehículos de Obra	Bajo Impacto		
Zona Verde, Separador, Parque	Bajo Impacto		

Fuente: SDM

¹ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4 PRESENTACIÓN DEL PMT ANTE LA SDM

Todo PMT debe incluir lo desarrollado en este acápite, en el mismo orden aquí especificado. Cuando alguno de los numerales no sea procedente, así deberá indicarse en el documento incorporando el término “No aplica”.

La no presentación de la totalidad de la información establecida en los siguientes numerales, podrá ser causal de no autorización; con excepción de los PMT de Esquemas Típicos o PMT de bajo impacto inherentes a las obras que cuentan con comité de tránsito, de conformidad con lo indicado en los numerales 5.2 y 5.4, respectivamente).

4.1 Canales

La presentación del PMT debe realizarse ante la SDM en alguno de los siguientes canales:

4.1.1 Físico

Por este medio, el documento técnico y sus soportes debe ser radicado en impresión a doble cara, debidamente enumerado, sujeto mediante gancho legajador y en caso de requerir algún tipo de protección puede ser en carpeta común (no empastar a menos que sea indispensable). En caso de presentar anexos y/o medios magnéticos, estos deben estar debidamente marcados especificando su contenido.

4.1.2 Virtual

Para la radicación de PMT por este medio, se deberá efectuar un solo envío con el documento técnico y sus soportes en formato PDF, los que correspondan a hojas de cálculo en archivo de Excel y, en el caso de análisis de tránsito, los archivos deberán ser remitidos en los formatos de los respectivos softwares, a través de los siguientes canales:

- SDM: a través del formulario de radicación de correspondencia <https://www.movilidadbogota.gov.co/radicacionwebsdm/formulario.php> o los que indique la SDM en su sitio web (www.movilidadbogota.gov.co) o se informen mediante el correo electrónico gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co. Se aclara que estas raditaciones son

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

para todos los PMT de construcción de obras de infraestructura y servicios públicos, incluyendo los PMT asociados a la cadena de urbanismo.

- VUC²: el solicitante deberá acceder a esta plataforma, y adjuntar la totalidad de los documentos requeridos para obtener la respuesta sobre los permisos que requiere. Se aclara que estas radicaciones solo se podrán realizar a los PMT asociados a la cadena de urbanismo.

En la radicación virtual se deben subir al formulario de radicación la totalidad de los documentos soporte del PMT, en caso de que se requiera enviar archivos en formato diferente a PDF, la documentación se puede subir a una carpeta compartida con los permisos habilitados para su descarga. Los enlaces de las carpetas compartidas cuyo acceso este restringido y/o no cuente con la información soporte del PMT no serán revisados y el PMT se publicará como no autorizado. Adicionalmente, no se tendrá en cuenta información incluida en fecha posterior a la de radicación del PMT en la carpeta compartida.

4.2 Oficio Remisorio

El PMT debe estar antecedido por un oficio que debe hacer referencia a “SOLICITUD DE REVISIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT)” e incluir lo siguiente:

- Tipo de solicitud:
 - Nuevo: si el PMT se solicita por primera vez o para los casos en los cuales no se realizó la intervención en el periodo solicitado y autorizado por la SDM o el PMT se encuentra suspendido.
 - Viabilidad: si el contratista o peticionario la requiere para realizar la labor social o se requiera adelantar el trámite por cronograma de obra.
 - Terminación: si la obra solicitada finalizó y se realizará la apertura o habilitación de la zona intervenida.
- Clasificación del PMT: si es de alto (Categoría III), medio (Categoría II) o bajo (Categoría I) impacto, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3.5 del presente Protocolo.
- Dirección
- Localidad

² Secretaría Distrital del Hábitat. *Ventanilla Única de la Construcción*. [En línea:] <http://vucapp.habitatbogota.gov.co/>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Contacto: nombre, correo electrónico y número de celular.
- Número del contrato de obra pública
- Número de radicación de la autorización o no autorización anterior
- Número y fecha del comité de publicación de autorización o no autorización anterior
- Tipo de comité: Si es COI y/o COOS
- Tipo de afectación a realizar (cierre total o parcial de andén y/o calzada, entrada y salida de vehículos de obra, intervención de parques, entre otras).
- Indicar el número total de páginas y anexos del documento técnico.
- Firma del responsable del PMT (Especialista de tránsito o representante legal o director de obra o apoderado).

4.3 Contenido del Documento Técnico del PMT

4.3.1 Introducción

Describir el alcance del documento técnico y presentar breve resumen del mismo.

4.3.2 Datos generales del proyecto

Diligenciar la siguiente información:

- Datos del/la contratista: Nombre, representante legal (para personas jurídicas), teléfono fijo y/o celular, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.
- Número del contrato de obra pública o privada (según aplique)
- Objeto del contrato
- Plazo del contrato y/o proyecto (fecha de inicio y fecha de terminación en formato dd/mm/aaaa)
- Datos de la interventoría: nombre del/de la interventor/a y su representante legal (para persona jurídica), teléfono fijo y/o celular, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia
- Datos de la entidad contratante: Nombre, número de identificación tributaria (NIT), nombre del/la coordinador/a y/o del/la supervisor/a del proyecto, teléfono de contacto, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.
- Datos del/de la Profesional encargado/a y/o especialista de tránsito del/la contratista o peticionario/a para la elaboración e implementación del PMT:

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Nombre, número de identificación, teléfono celular y fijo, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.

- Datos del/de la Profesional encargado/a y/o especialista de tránsito de la interventoría para el PMT: Nombre, número de identificación, teléfono de contacto, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.
- Datos de la persona y/o grupo responsable en campo de la implementación y ajustes del PMT: Nombre, teléfono de contacto, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.

Si es intervención y/u obra privada solo se deben diligenciar datos de la constructora que realizará la intervención.

4.3.3 Características generales de la actividad

Descripción de la labor a ejecutar, etapas de ejecución y su respectiva programación (cuando aplique), maquinaria y equipos, duración, horario de trabajo (jornada laboral) y horario de cierre efectivo (de acuerdo con el análisis de la información recolectada en campo, el proceso constructivo y las características operativas del sector afectado).

Para obras tipo COOS, el/la contratista o peticionario/a deberá presentar el PMT tanto para la etapa de intervención de la obra como para la etapa de restitución del espacio público. Para efectuar dicha restitución se deben acatar las disposiciones de la LIOEP y la normativa vigente.

4.3.3.1 Labor a ejecutar

Descripción clara y detallada de las actividades a desarrollar enmarcadas en la intervención y/u obra³. Para el caso de intervenciones que requieren excavación se debe especificar el ancho y profundidad de la misma, lo cual es necesario para determinar las distancias de seguridad y tipo de elemento a usar en el cerramiento.

4.3.3.2 Etapas de ejecución

Definición de las etapas que comprende la intervención y/u obra.

³ Para el caso de pruebas de carga y habilitación de puentes peatonales y/o vehiculares, se deberá presentar PMT específico; igualmente, se deberá realizar previa coordinación con las entidades que tengan competencia en prevención y atención de emergencias y desastres.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.3.3 Maquinaria y equipos

Indicar la maquinaria y equipos a emplear para el desarrollo de la intervención y/u obra solicitada.

4.3.3.4 Cronograma de obra

Este numeral aplica solo para las intervenciones y/u obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial, mantenimiento de vías (únicamente para extensión de concreto en pavimento rígido), construcción de resaltos en concreto (estos pueden ser sobre pavimento flexible), excavaciones mayores a 0,5 metros –en trabajos solicitados menores a una (1) semana o en horario nocturno que por sus actividades se indiquen que habilitan en el día–, construcción de cámaras sobre vías de la malla vial arterial y realce o nivelación de pozos y cámaras en calzada o cuando se deba justificar el horario solicitado.

En este numeral se debe presentar cronograma de obra detallado por cada etapa o fase a ejecutar, donde se indique la duración exacta de las mismas conforme el proceso constructivo a desarrollar. Para este numeral también es posible referenciar anexo con el cronograma correspondiente.

Este cronograma debe permitir evaluar la simultaneidad de los cierres y su impacto en la movilidad de todos los actores viales. En caso de que el/la contratista o peticionario/a no cuente con la totalidad de permisos y demás requerimientos para la ejecución de la intervención y/u obra, lo concerniente a su trámite y obtención deberá ser incluido en el cronograma de obra de la solicitud del PMT.

4.3.4 Caracterización de la zona de influencia del proyecto

Corresponde al área de influencia de cada intervención, la cual dependerá de la magnitud de la misma, del tipo de vía y especialmente, del grado de interferencia que se cause sobre la zona directa de afectación. Asimismo, se debe entender que el área de influencia del PMT se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los/las usuarios/as de las vías intervenidas. Esta caracterización debe contener mínimo la información que se relaciona en los siguientes numerales.

4.3.4.1 Localización general y área de influencia del proyecto

Describir y presentar imagen o plano de la zona de influencia del proyecto y ubicación de la intervención y/u obra, a escala visible.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.4.2 Sitios especiales y/o equipamientos del sector

Indicar en el documento técnico la relación de sitios especiales tales como universidades, colegios, jardines infantiles, bibliotecas, museos, equipamientos institucionales, hospitales, centros de salud, centros comerciales, sectores comerciales, estaciones de servicio, parques, plazas, centros deportivos, iglesias, estaciones de transporte público (componente troncal y zonal), plazas de mercado, otros bienes de interés cultural, entre otros, los cuales pueden verse afectados por la intervención y sus desvíos. Asimismo, se debe indicar el manejo que se le dará a los sitios especiales y presentar plano con su ubicación.

4.3.4.3 Especificaciones de la vía y/o zona afectada

4.3.4.3.1 Inventario vial

- Clasificación vial y tipología.
- CIV: llave de identificación única del segmento vial. Corresponde al identificador del segmento de la red vial, el cual podrá ser consultado en el sitio Web <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>, activando en la lista de capas, la capa malla vial integral.
- Cuando el segmento de intervención sea lineal y comprenda más de un (1) CIV, se incluirá el CIV de inicio que corresponda a la dirección de inicio y el CIV fin que corresponda a la dirección fin, y en el caso de intersecciones se deberá diligenciar el CIV con mayor jerarquía que confluya en éstas.
- Coordenadas: longitud y latitud (solo aplica para los casos en los cuales se realice intervenciones y/u obras en vías rurales que no dispongan de nomenclatura), las cuales podrán ser consultadas en el sitio web <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>.
- Dimensiones de la sección transversal: calzada, andenes, ciclorruta, separador, entre otras.
- Sentidos viales.
- Tipo de pavimento o acabado del elemento del espacio público

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.4.3.2 Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras

Presentar plano con la ubicación de las intersecciones semaforizadas existentes en el tramo a intervenir y sobre las vías de desvío (incluye listado de las intersecciones semaforizadas).

4.3.5 Características del tránsito en el área del proyecto

El presente numeral debe desarrollarse tanto para la zona de afectación como para su área de influencia.

Para el caso de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial y/o construcción de infraestructura de modos de transporte masivo o cuando la SDM lo requiera, el/la contratista o peticionario/a deberá presentar para autorización de la SDM (previo al inicio de la intervención y/u obra), la metodología que se empleará en la toma de información, procesamiento de datos y evaluación de alternativas y análisis de tránsito de los escenarios con y sin intervención.

4.3.5.1 Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares⁴), análisis y evaluación⁵

Esta información se requiere para la elaboración del PMT, y su alcance dependerá de lo contenido en la Tabla 2⁶.

La metodología a utilizar para la toma de información⁷ y análisis debe ser coherente con la planteada para volumen de tránsito recogida en [Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C.](#)⁸

La HMD⁹ se debe calcular teniendo en cuenta los movimientos afectados por la/s intervención/es y/u obra/s, incluidos desvíos (si aplica), a partir del total de vehículos

⁴ Se refiere a volúmenes de vehículos livianos, buses, camiones y motocicletas.

⁵ Incluir evidencia de los registros de toma de información (registros de planillas, registros filmicos y/o registros fotográficos).

⁶ Siempre y cuando los patrones de movilidad en la ciudad no hayan cambiado durante el último año, se aceptará la información validada máximo con un (1) año de anterioridad, contado a partir de la fecha de toma de información; en caso contrario la información presentada deberá estar actualizada.

⁷ Incluir evidencia de los registros de toma de información (registros de planillas, registros filmicos y/o registros fotográficos).

⁸ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., Secretaría de Tránsito y Transporte. [Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte](#). V Tomos. Segunda edición. Bogotá: octubre de 2005. ISBN 958-97712-0-3. Contrato 133 de 2004. [En línea:] https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/tomo_iii.pdf

⁹ Se hace referencia a una (1) hora.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

equivalentes¹⁰ en el caso de modos motorizados (vehiculares), y a partir del total del volumen segregado –suma de peatones, o suma de ciclistas–, para modos no motorizados (peatones y ciclistas), cuando se afecte su infraestructura¹¹. Adicionalmente es necesario que se presenten las tablas e histogramas de volúmenes horarios para todo el periodo de toma de información por movimiento (haciendo énfasis en los movimientos afectados).

Tabla 2. Tipo de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación^{12 13 14}

Tipo Afectación	Clasificación Vial ¹⁵		
	Arterial ¹⁶	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Afectación peatonal directa: volúmenes peatonales Afectación menor o igual a 200 metros: volúmenes de ciclistas ¹⁷ y vehiculares	Requiere con excepciones ¹⁸	

¹⁰ Livianos: 1,0; buses: 2,0; camiones: 2,5 y motos: 0,5.

¹¹ Las HMD de la mañana y la tarde se deben calcular teniendo en cuenta que las 12:00 horas corresponden al punto de corte, y las 05:00 horas y las 20:00 horas comprenden el límite inferior y superior de las mismas, respectivamente.

¹² Esta toma de información se efectuará mínimo catorce (14) horas continuas que abarquen las HMD dentro del horario solicitado para la ejecución de intervenciones y/u obras, y máximo para un (1) día típico y un (1) día atípico de acuerdo con lo requerido por el/la contratista o peticionario/a para éstas, en lo referido a tiempos y días.

¹³ Para la ejecución de intervenciones y/u obras de lunes a viernes en horario nocturno (21:00-05:00 horas), sábados, domingos, días festivos, cierre parcial de calzadas exclusivas de TransMilenio, o mantenimiento o recuperación total o parcial (en los casos de ESP) de losas de concreto con duración no mayor a tres (3) días incluyendo máximo un (1) día hábil (dada su naturaleza y la mejora en las condiciones de movilidad, luego de realizadas las obras en el corto tiempo, o de garantizar mejores condiciones de movilidad sin dejar la vía en mal estado), no se requiere toma de información de volúmenes (vehiculares, peatonales y de ciclistas), excepto para el cierre total de calzada en malla vial arterial (diferente a calzadas exclusivas de TransMilenio) durante el día sábado, domingo y días festivos entre las 05:00 y 21:00 horas o según requerimientos de la SDM.

¹⁴ La SDM como entidad cabeza del sector movilidad, y como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, tendrá la potestad de requerir volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y/o modos motorizados (vehiculares), en función del impacto del PMT y de las condiciones particulares de cada cierre, con el fin de garantizar la seguridad vial de todos/as los/as usuarios/as de la infraestructura y de generar solución a los conflictos entre vehículos, peatones y ciclistas.

¹⁵ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>

¹⁶ Si la intervención implica la reducción del ancho de carriles garantizando mínimo 3.25 metros para circulación de transporte público y vehículos pesados y/o 3.0 metros mínimo para particulares, y la disminución del ancho de carriles no afecta significativamente la capacidad y no impacta la seguridad vial de los/las usuarios/as de la infraestructura (según condiciones óptimas definidas por la SDM), no se requiere toma de información de volúmenes de modos motorizados (vehiculares).

¹⁷ Se requiere volúmenes de modos no motorizados (ciclistas), siempre y cuando la longitud del cierre sea mayor a 150 metros (incluida la transición), dada la complejidad de implementación de infraestructura de ciclistas en tramos con menor longitud.

¹⁸ No se requiere cuando la afectación y/o intervención sea a más de 100 metros, o en el caso que sea a 100 metros o menos, y la disminución de la capacidad vial (En función de la cantidad de carriles habilitados con los anchos efectivos relacionados

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ¹⁵		
	Arterial ¹⁶	Intermedia	Local
Parcial Calzada	Afectación vehicular: volúmenes de ciclistas ¹⁹ y vehiculares	No requiere con excepciones ²⁰	No requiere
Total Calzada			
Parcial y Total Bahía	No requiere		
Parcial Andén	No requiere con excepciones ²¹		
Total Andén	Volúmenes peatonales ²² Afectación de ciclorruta (andén): volúmenes de ciclistas ²³	No requiere con excepciones ²⁴	
Parcial Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas	Volúmenes peatonales y de ciclistas Afectación vehicular por implementación o cambios de semáforos: volúmenes vehiculares	No requiere con excepciones ²⁵	
Total Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas			

en el pie de página 16) del acceso sea menor o igual al 50%; sin embargo, cuando se cumpla la anterior condición, TransMilenio también podrá efectuar el requerimiento si considera que la operación del componente zonal y troncal del SITP se afecta.

¹⁹ Se requiere volúmenes de modos no motorizados (ciclistas), siempre y cuando la longitud del cierre sea mayor a 150 metros (incluida la transición), dada la complejidad de implementación de infraestructura de ciclistas en tramos con menor longitud.

²⁰ Solo para cierre parcial en calzada sobre vías bidireccionales con un (1) carril por sentido de circulación y se plantee paso alternado, se debe presentar volúmenes de modos motorizados (vehiculares).

²¹ Solo para vías que tengan alta concentración de peatones permanente o eventual, y/o cercanía a los sitios especiales relacionados en el numeral 4.3.4.2, según requerimientos de la SDM.

²² Siempre y cuando no se garanticen las mismas condiciones físicas de la infraestructura.

²³ Ibidem.

²⁴ Solo para vías que tengan alta concentración de peatones permanente o eventual, y/o cercanía a los sitios especiales relacionados en el numeral 4.3.4.2, según requerimientos de la SDM.

²⁵ Solo en los casos que se requiera por parte de la SDM.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ¹⁵		
	Arterial ¹⁶	Intermedia	Local
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Volúmenes de ciclistas ²⁶	No requiere ²⁷	
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)			
Entrada y Salida Vehículos de Obra	No requiere		
Zona Verde, Separador, Parque			

Fuente: SDM

4.3.5.1.1 Estaciones maestras²⁸

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en el periodo entre catorce (14) y veinticuatro (24) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones y motos) y de modos no motorizados en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

La toma de información para estaciones maestras se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves²⁹) y un (1) día atípico (sábado³⁰), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM; asimismo, en todos los casos, la totalidad de estaciones de conteo de modos no

²⁶ Siempre y cuando no se garanticen las mismas condiciones físicas de la infraestructura.

²⁷ Para todos estos casos se requiere garantizar la infraestructura de ciclistas sobre los mismos corredores viales o aplicar lo estipulado en el numeral 4.3.6.2.

²⁸ En todos los casos, se deben distribuir equitativamente los periodos de toma de información en la mañana y la tarde; asimismo, el punto de corte de la mañana y la tarde corresponde a las 12:00 horas, y las 05:00 horas y las 20:00 horas comprenden el límite inferior y superior de las mismas, respectivamente.

²⁹ Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca SPMT de la SDM.

³⁰ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares) para la presentación de PMT deben ser maestras, en caso contrario, se deberá presentar metodología de toma de información para PMT, según los lineamientos establecidos por la SDM, considerando al menos una (1) estación de este tipo.

4.3.5.1.2 Estaciones secundarias³¹

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en el periodo entre nueve (9) y menos de catorce (14) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones, motos) en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

La toma de información para estaciones secundarias se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves³²) y un (1) día atípico (sábado³³), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

4.3.5.1.3 Estaciones complementarias³⁴

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en el periodo entre tres (3) y menos de nueve (9) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones y motos) y de modos no motorizados en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

³¹ En todos los casos, se deben distribuir equitativamente los periodos de toma de información en la mañana y la tarde; asimismo, el punto de corte de la mañana y la tarde corresponde a las 12:00 horas, y las 05:00 horas y las 20:00 horas comprenden el límite inferior y superior de las mismas, respectivamente.

³² Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca SPMT de la SDM.

³³ Ibidem.

³⁴ En todos los casos, se deben distribuir equitativamente los periodos de toma de información en la mañana y la tarde; asimismo, el punto de corte de la mañana y la tarde corresponde a las 12:00 horas, y las 05:00 horas y las 20:00 horas comprenden el límite inferior y superior de las mismas, respectivamente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

La toma de información para estaciones complementarias se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves³⁵) y un (1) día atípico (sábado³⁶), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

4.3.5.1.4 Resumen de volúmenes de tránsito

Presentar el resumen de volúmenes de tránsito en las HMD de la red de análisis (mañana y tarde), por movimiento y en todas las estaciones de conteo (maestras, secundarias y complementarias), y especificar la metodología para el cálculo de la HMD de la red de análisis.

4.3.5.2 Velocidades y tiempos de recorrido

Esta información se requiere para la elaboración del PMT y solo aplicará para cualquiera de los siguientes casos:

- La evaluación de alternativas y análisis de tránsito de los escenarios con y sin intervención del numeral 4.3.6.9 en lo correspondiente a modelaciones.
- PMT de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial y/o construcción de infraestructura de modos de transporte masivo.
- PMT de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial intermedia y local, cuando la SDM lo requiera.

Presentar las mediciones de velocidad y tiempo de recorrido para vehículos particulares, y el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, a lo largo del corredor a intervenir y en las posibles vías de desvío vehicular, durante las diferentes etapas de intervención y/u obra, que cubran la HMD de la mañana y tarde dentro de los mismos periodos y días definidos en la toma de volúmenes vehiculares.

Para las mediciones de velocidad y tiempo de recorrido, se utilizará cualquier método establecido en el [Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C.](#), y en otros casos se podrá emplear

³⁵ Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca SPMT de la SDM.

³⁶ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

cualquier metodología disponible y aplicable³⁷; asimismo, el registro de velocidades y tiempos de recorrido se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves³⁸) y un (1) día atípico (sábado³⁹), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

4.3.5.3 Inventario de rutas del Componente Troncal y Componente Zonal del SITP

4.3.5.3.1 Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal SITP

Realizar el inventario de las rutas, paraderos y estaciones del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio y rutas alimentadoras) sobre la infraestructura vial afectada por la intervención y las posibles vías de desvío vehicular (aplica para los casos en que implique la afectación directa de rutas e infraestructura del componente troncal).

4.3.5.3.2 Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP

Realizar el inventario de las rutas y paraderos del componente zonal (urbanas, complementarias y especiales), sobre la infraestructura vial afectada por la intervención y las posibles vías de desvío vehicular.

4.3.6 PMT

En este ítem se propone por parte del/la contratista o peticionario/a, el manejo de tránsito, señalización y desvíos para el desarrollo de la actividad, de tal manera que se pueda realizar sin que genere mayores impactos en la movilidad del sector.

Los proyectos o actividades que dentro del análisis y alternativas del PMT requieren el mantenimiento o adecuación de desvíos, cambios de sentidos viales, demarcación vial entre otros, deberán presentar PMT específico para realizar dichas actividades, lo cual será requisito previo para dar inicio a las obras programadas.

4.3.6.1 Tipo de cierre

Describir el tipo de cierre a realizar para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra: cierre de media calzada, cierre total de calzada, cierre parcial

³⁷ Para lo cual se debe presentar el respectivo sustento técnico y/o teórico que soporte el uso de dicha metodología, e incluir evidencia de los registros obtenidos y el procedimiento efectuado.

³⁸ Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca la SPMT de la SDM.

³⁹ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

de andén, cierre total de andén, y todos los demás que se pudieran presentar durante la ejecución de intervenciones y/u obras.

4.3.6.2 Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas) ⁴⁰

En cumplimiento de la Ley 1083 de 2006 y de conformidad con el Decreto 555 de 2021, artículo 153 “*Lineamientos generales para la intervención en el espacio público para la movilidad*” se tiene que “*Las intervenciones en el espacio público para la movilidad deben seguir los siguientes lineamientos:*

- 1. Distribuir el espacio del perfil de la calle de acuerdo con la pirámide invertida movilidad en el siguiente orden: i) circulación peatonal incluyendo las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad ii) ciclistas y usuarios de vehículos de micromovilidad, iii) transporte público, iv) transporte de carga y especial, y v) transporte en vehículo particular.**
- 2. Implementar medidas de regulación y pacificación del tránsito que permitan la reducción de los riesgos de accidentalidad (siniestralidad), generen cruces seguros, gestionen la velocidad y den continuidad de circulación a los usuarios vulnerables conforme a los lineamientos que establezca la Secretaría Distrital de Movilidad y el plan de movilidad sostenible y segura en el marco de la visión Cero.**
- 3. Responder al entorno donde se localice, activar el espacio público, promover la multimodalidad, dar continuidad al urbanismo existente y generar espacios para el encuentro, la permanencia y la recreación de todos los usuarios de la calle.**
- 4. Implementar acciones para prevenir el atropellamiento que pueden incluir pasos de fauna, señalización y/o reductores de velocidad, en zonas de alto tráfico vehicular y de alta accidentalidad (siniestralidad) que se intercepten con zonas de potencial cruce de fauna y en la construcción o mejora del espacio público para la movilidad que pueda generar alteración de la conectividad ecológica. (...)**

Con base en estos lineamientos para la nación y específicamente para Bogotá, se dispondrán los espacios disponibles para la movilidad, respetando y manteniendo en el marco de los PMT medidas temporales para garantizar las infraestructuras dedicadas al transporte no motorizado. Las medidas temporales aprobadas en los PMT deben estar articuladas en condiciones seguras y funcionales a la infraestructura existente y propuesta; de tal modo, que sea posible habilitar gradualmente la nueva infraestructura y se promueva el uso de modos no motorizados como la caminata o la bicicleta.

⁴⁰ Lineamientos aportados por la Subdirección de Bicicleta y el Peatón (SBP) y concertados con la SPMT.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

El manual de espacio público adoptado por el Decreto Distrital 263 de 2023 en su capítulo 5 literal B establece las redes del sistema de espacio público para la movilidad, las cuales deben ser los ejes estructurantes para la propuesta del PMT, así:

Red de infraestructura peatonal: *“La red de infraestructura peatonal es la base para poder acceder a equipamientos del Sistema del Ciudad y de Servicios Sociales y disfrutar del espacio público peatonal para el encuentro y del transporte público. Esta red consolida la visión de una ciudad accesible, vital, que apoya al reverdecimiento de la ciudad y mejora la percepción de seguridad.*

Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de paisajismo y para la resiliencia urbana, por las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del Sistema de Movilidad”.

Red de cicloinfraestructura: *“La red de cicloinfraestructura garantiza de manera sostenible desplazamientos de más largo aliento, es la base para poder llegar más lejos de manera segura a servicios sociales y del cuidado. Esta red promueve una ciudad más saludable y aporta al principio de una ciudad descarbonizada donde prima la movilidad sostenible. La red está conformada por la franja de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos”.*

Es necesario que cada una de las etapas incluidas en la propuesta del PMT para el manejo de modos no motorizados (peatones y ciclistas) independientemente de que exista la infraestructura para estos, se debe promover el uso de modos no motorizados mediante la configuración de infraestructura provisional por obra, que genere la conexión a otras ciclorrutas y/o enlaces existentes, de acuerdo con las condiciones mínimas definidas por el Decreto Distrital 263 de 2023 en términos de capacidad, accesibilidad y seguridad vial.

Cada PMT deberá indicar el manejo peatonal y/o de ciclistas para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra cuando se afecte la movilización de los modos no motorizados. Los senderos peatonales definidos para el PMT deben contar con iluminación, zonas duras y rampas adecuadas para generar condiciones de seguridad a los peatones que circulan por el frente de obra en evaluación.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Los trazados se ofrecerán atendiendo la infraestructura no motorizada actual y su dimensión será establecida según las Tabla 3 y Tabla 4, las cuales buscan dejar el mayor espacio disponible para las obras brindando condiciones de circulación apropiadas para los actores viales según los aforos en Horas de Máxima Demanda (HMD).

Tabla 3. Anchos de infraestructura temporal para peatones de acuerdo con la demanda.

Demanda Peatonal HMD (peatones/h)	Ancho efectivo Franja de Circulación Peatonal –CP–(m)
0-1600	1.2*
1601-2000	1.5
2001-2500	1.8
2501-3000	2.2
3001-3500	2.5
3501-4100	3.0
4101-5500	4.0
>5501	5.0

* **Página 125. Manual de Espacio Público – Decreto 263 de 2023** “Para garantizar accesibilidad universal y tráfico simultáneo en los dos sentidos, el ancho mínimo funcional debe ser de 1.2 m en proyectos en áreas de tratamiento de conservación o de mejoramiento integral, siempre y cuando cumplan lo determinado por un análisis de capacidad y la disponibilidad de espacio.”

Fuente: SBP-SDM (2023)

Tabla 4. Anchos de infraestructura temporal para ciclistas de acuerdo con la demanda.

Demanda ciclista HMD (ciclistas/h)	Ancho de franja de cicloinfraestructura necesario para la circulación sin contar la segregación (m)
0-300 por sentido	En caso de no existir cicloinfraestructura, los ciclistas deben circular en calzada compartido con los motorizados**.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Demanda ciclista HMD (ciclistas/h)	Ancho de franja de cicloinfraestructura necesario para la circulación sin contar la segregación (m)
>301-900 por sentido	1.0 metro de Ciclo-infraestructura libre + Segregación (distancia variable en función del elemento de segregación)
>901 por sentido	1.6 metros de Ciclo-infraestructura libre + Segregación (distancia variable en función del elemento de segregación)

****PARÁGRAFO 1. ARTÍCULO 68 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".** "Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones." Y el artículo 95 que establece que las bicicletas y los triciclos [...] "debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código y los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo" [...]

Fuente: SBP-SDM (2023)

Para las condiciones funcionales anteriormente descritas en relación con los modos no motorizados (peatones y ciclistas), es necesario tener en cuenta las consideraciones que se presentan a continuación, las cuales hacen parte indispensable para la presentación, autorización e implementación del PMT:

- Las redes de infraestructura peatonal son para uso exclusivo de personas a pie.
- Los vehículos no motorizados de micromovilidad deben circular por la franja de cicloinfraestructura destinados para estos en el marco del PMT.
- La dimensión mínima de senderos para modos no motorizados (peatones y ciclistas) debe ser coherente con las medidas antropométricas de las personas, basado en el análisis que sustenta lo que se consigna en la normativa vigente Decreto Distrital 263 de 2023 "Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C.
- Los senderos peatonales deberán tener ancho mínimo de 1.2⁴¹ metros, para aquellos casos en los cuales no se requiera toma de información de volúmenes peatonales, de conformidad con lo establecido en la Tabla 2 del presente documento. En caso de efectuar toma de información, el ancho del

⁴¹ Decreto 263 de 2023 - Manual de Espacio Público "Para garantizar accesibilidad universal y tráfico simultáneo en los dos sentidos, el ancho mínimo funcional debe ser de 1.2 m en proyectos en áreas de tratamiento de conservación o de mejoramiento integral, siempre y cuando cumplan lo determinado por un análisis de capacidad y la disponibilidad de espacio."

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

sendero peatonal propuesto debe estar conforme con lo establecido en la Tabla 3 o sustentado con el análisis de tránsito correspondiente.

- En los casos que para malla vial intermedia y local no se pueda garantizar las mismas dimensiones de la cicloinfraestructura existente, se deberá realizar la respectiva toma de información (aforos), para poder determinar el ancho de la cicloinfraestructura a implementar de conformidad con la Tabla 4.
- Cuando derivado del aforo de ciclistas, se tengan más de trecientos (300) ciclistas por hora, se debe generar segregación física y señalización apropiada para el uso temporal, aunque actualmente no exista oferta de cicloinfraestructura.
- Los senderos peatonales y cicloinfraestructura sobre calzada deben ser canalizados y segregados por medio de barreras plásticas flexibles (maletines) entrelazadas o intercaladas.
- Los senderos peatonales y cicloinfraestructura sobre andenes deben ser delimitados mediante demarcación e indicar mediante señalética, señalización vertical o pictogramas, que espacio corresponde a cada actor vial (Peatón/ Ciclista).
- Generar transiciones aguas arriba en las reducciones de carriles para evitar colisiones en primera instancia con los peatones o ciclistas desplazados de manera temporal a otras franjas funcionales.
- Verificar diariamente las dimensiones libres de los espacios para la circulación de peatones y ciclistas de tal forma que se reacomoden los elementos segregadores garantizando el espacio calculado para la circulación. En caso de encontrar zonas donde las barreras son movidas de manera frecuente este proceso de verificación y alineamiento deberá realizarse varias veces al día o tomar medidas para el desplazamiento de las mismas.
- Presentar la señalética y señalización apropiada para que cada grupo de actores viales entienda su ajuste funcional, de tal forma que no se presenten invasiones ni confusiones en ninguna de las trayectorias relacionadas con el polígono de las obras.
- En el caso específico de intervención en andenes, se requiere detallar el manejo que se dará a los accesos a predios residenciales, comerciales y a los/las usuarios/as del corredor afectado.
- Garantizar que los espacios generados tengan las condiciones de accesibilidad al medio físico, así como la conectividad con las redes de infraestructura peatonal y cicloinfraestructura respectivamente.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- En el marco de los PMT se debe garantizar condiciones de iluminación y seguridad en las redes de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura, las cuales además deben contar con superficie de rodadura en concreto o asfalto o adoquín u otro material antideslizante y rampas de acceso en los diferentes cambios de nivel, que garanticen la adecuada movilidad y transitabilidad de peatones y ciclistas.
- Para brindar seguridad a los modos no motorizados que circulan sobre los senderos adyacentes a la obra se debe implementar cerramientos con malla traslúcida en toda su altura.
- Conforme lo anterior, en las Tabla 3 y Tabla 4 se establece el ancho efectivo en coherencia con la demanda por cada modo no motorizado (peatones y ciclistas), y las consideraciones respecto al manejo de modos no motorizados según su volumen en Horas de Máxima Demanda. No está autorizado bajo ningún motivo la mezcla de peatones y ciclistas.
- Los vados en esquina para las ciclorrutas deben ser independientes a los vados peatonales, con el fin de evitar conflictos entre usuarios.
- Los aforos deben corresponder a la totalidad de los usuarios registrados (peatones y ciclistas por separado) que circulan en el punto determinado sobre el lugar a intervenir.
- Para aquellos casos con paraderos, los espacios de acumulación y espera no se deben tener en cuenta como parte de las franjas de circulación.
- Cuando el sendero peatonal sea trasladado a la calzada, se debe procurar que las actividades de cargue y descargue de materiales y/o recolección de escombros se realice en las bocacalles aledañas, de no ser posible esta alternativa, se debe realizar en horario nocturno sobre el tramo en intervención, de tal manera que se garanticen en todo momento la accesibilidad a residentes, locales comerciales y demás sitios que poseen ingreso y se mantengan condiciones de seguridad vial que no pongan en riesgo la integridad física de los usuarios más vulnerables.
- En los casos donde se pretendan realizar intervenciones sobre segmentos habilitados para el aprovechamiento económico en el espacio público por actividades del Sistema de Bicicletas Compartidas, Módulos comerciales del IPES, Zonas de Parqueo Pago ZPP, entre otros, el contratista deberá notificar la presencia de dicha ocupación de la infraestructura y generar comunicación de coordinación con el directo implicado.
- En caso de cierre total de enlaces peatonales a desnivel, se deberá habilitar paso peatonal con semáforo provisional si no existen pasos seguros a 250

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

metros de éste, el cual debe contar con su respectiva señalización (incluye pendones informativos).

4.3.6.3 Manejo y desvíos de transporte público

Indicar el manejo que se dará al transporte público para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Para la implementación de paraderos provisionales del componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y/o deshabilitar paraderos existentes, se debe describir y esquematizar la ubicación actual y la propuesta (cuya localización debe obedecer a condiciones que garanticen la seguridad vial para los/las usuarios/as del mismo), y las posibles adecuaciones requeridas para los peatones que accedan a este. Las dimensiones y la nomenclatura de los paraderos provisionales deben ser coherentes con las de los paraderos existentes y conforme con las exigencias o especificaciones remitidas en el visto bueno por parte de la DTB y DTBRT; asimismo, si los paraderos a deshabilitar poseen mobiliario urbano (casetas), en los paraderos provisionales se deberán proveer carpas.
- Al momento de definir la ubicación del paradero provisional se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:
 - En caso de trasladarse un paradero habitual, deberá taparse o retirarse la señal vertical de paradero, igualmente, borrar la demarcación horizontal, con el fin de evitar confusiones a usuarios y conductores. Así mismo, una vez finalice la obra, se debe dejar en igual o mejores condiciones los paraderos habituales afectados.
 - Ubicarse preferiblemente en tramos de la vía que presenten una adecuada distancia de visibilidad de parada, es decir en tramos rectos. Igualmente, no implementar paraderos sobre la salida de una curva, sobre orejas de puentes, sobre conectantes vehiculares, agujas de aceleración o desaceleración.
 - No ubicar paraderos cerca de zonas de cargue y descargue de materiales de la obra que generen riesgos para los usuarios.
 - No se implementarán paraderos en calzadas con pendientes superiores al 15%.
 - No se deben enfrentar paraderos en vías de una calzada con dos carriles y doble sentido de circulación, para evitar maniobras peligrosas por sobrepaso y congestión.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- No ubicar paraderos en los que necesariamente se genere un paso a riesgo para los usuarios - peatones. En caso de ser necesario ubicar paraderos en los que se genere un paso a riesgo para los usuarios – peatones, se deberá implementar pasos peatonales seguros, reductores de velocidad, y demás acciones que se requieran para apaciguar el tráfico vehicular.
- La zona de espera debe estar libre de obstáculos que generen conflictos como: bolardos, contenedores o canecas de basura, individuos arbóreos, señalización vertical, maletines, delineadores, elementos de mobiliario urbano que no sean destinados para tal fin, materiales y herramientas de obra, residuos sólidos, entre otros; ya que dificultan el ascenso, el descenso y restringe la visibilidad de los usuarios y operadores en el paradero. La zona de espera debe ser de mínimo 15 metros.
- La señalización de paradero provisional y las carpas deben estar bien ancladas al andén a una distancia de mínimo 60 centímetros del borde de la vía hacia el andén, con el fin de evitar que estos elementos se conviertan en obstáculos al momento de los buses aproximar.
- La iluminación debe responder a ciertas exigencias básicas, una buena iluminación aumenta la seguridad en diferentes situaciones. El espacio público aledaño a los paraderos debe contar con una iluminación adecuada de forma tal que el usuario se sienta seguro en la zona de espera y además permita la visual de aproximación del vehículo de transporte público. En el caso en que el espacio público no cuente con una fuente de iluminación adecuada, se deberá realizar la gestión ante las entidades competentes. La iluminación no debe estar bloqueada o limitada por vegetación, señales u otros elementos.
- Se debe ubicar paraderos en el espacio público que permita una longitud de la zona de espera de al menos 15 metros, con el fin de garantizar que la zona de espera se encuentre libre de obstáculos para el ascenso y descenso de los usuarios.
- En los casos que se implementen bahías para los paraderos provisionales, es necesario tener en cuenta que se requiere una longitud de 15 metros antes de la zona de espera y de 7,5 metros después del paradero para que los buses puedan realizar su maniobra de aproximación y salida respectivamente, y que la maniobra se pueda realizar sin dificultad, en cuanto a la longitud de la zona de espera de usuarios para el ascenso y descenso, esta distancia debe ser de 15 metros en paraderos de un (1) solo modulo, de 30 metros en paraderos de dos (2) módulos, de 55 metros en paraderos de 3 módulos.
- La zona de espera debe disponer de una superficie firme y estable, preferiblemente en concreto. La zona de espera se debe constituir en una

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

superficie homogénea, en material con textura antideslizante, preferiblemente en concreto, la cual debe brindar seguridad a los usuarios en la operación de ascenso y descenso al bus.

- El sardinel y el andén de la zona de espera no deben estar al mismo nivel de la calzada, teniendo en cuenta que esto genera riesgo de atropello para los usuarios al momento de los buses aproximar al paradero. Se recomienda que la altura del sardinel esté entre los 0,15 a 0,30 metros de altura.
- En los paraderos provisionales que se instalen en los andenes con ciclorrutas, es necesario que se desvíe la ciclorruta por detrás del paradero o de la zona de espera, con el fin de brindar un espacio seguro para los peatones en esta zona, igualmente, instalar señalización que advierta a los ciclistas la presencia de peatones en la zona de espera del paradero.
- Para las obras que se realizan en horario nocturno, es importante que se tenga en cuenta que, si bien el horario de operación del Sistema es de 3:30 a.m a 11:00 p.m., es importante tener en cuenta que a las 11:00 p.m. sale a operar el último servicio, sin embargo, se debe tener en cuenta el tiempo que este se toma en realizar el recorrido en servicio hasta su lugar de destino.
- Los cerramientos con poli-sombras en puntos con salida de vehículos, ciclistas y peatones deben garantizar la visibilidad para todos los actores viales o contar con auxiliares de tránsito durante toda la jornada de operación del Sistema.
- Los elementos de cerramiento de obra, como poli-sombras, maletines, delineadores tubulares, entre otros, deben estar bien anclados y realizárseles el respectivo mantenimiento, con el fin de evitar conflictos con los actores viales por el deterioro, pérdida de retro reflectividad y/o inclinación de dichos elementos.
- Indicar cuando sea necesario deshabilitar el servicio en estaciones y/o vagones del componente troncal del SITP.
- En caso de requerirse desvíos de la circulación habitual, se debe describir y esquematizar (plano o imagen) el recorrido actual y el propuesto, desde el punto donde se inicia el desvío hasta el punto donde empalma con el recorrido actual), e incluir o tener en cuenta lo siguiente:
 - Caracterización de las vías de desvío (clasificación vial, tipo y estado del pavimento, sección transversal, sentido vial, etc.).
 - Plano con el inventario de señalización existente e indicar su manejo.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- En el caso que se requieran cambios de sentido vial por cuenta de los desvíos de los recorridos habituales, se debe informar por parte del área social del/la contratista o peticionario/a a la comunidad afectada sobre dicho cambio, luego de autorizado el PMT y previo al inicio de la intervención y/u obra (con acompañamiento de la interventoría y la entidad contratante, cuando se tenga este caso); de igual manera se debe anexar plano detalle de señalización de cambio de sentido y manejo de señalización horizontal y vertical existente.

Por otra parte, en cuanto a la gestión del PMT en el caso del manejo y desvíos de transporte público, el/la contratista y/o peticionario(a), en coordinación y con supervisión de la Interventoría y la entidad contratante (cuando estas últimas apliquen) deberá realizar lo siguiente:

- Previo al inicio de la intervención y/u obra se debe realizar la socialización a lo largo de las vías locales por donde se propone el desvío de las rutas de transporte público.
- El/la contratista o peticionario/a debe suscribir y anexar al PMT el formato “*Acta de Compromiso de Restitución de Vías*” (Anexo 1) donde se responsabiliza a dejar las vías locales y/o aquellas que no son corredores de movilidad y que serán utilizadas como desvíos del SITP y/o transporte masivo (troncal y alimentador), en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de la intervención, como se detalla en el numeral 12.1 de este Protocolo. Esta acta debe ir acompañada de registro fotográfico donde se evidencie el estado actual de dichas vías.

En todos los casos, las vías utilizadas en el desvío de los recorridos autorizados deben garantizar movilidad y seguridad vial a los/las usuarios/as de la infraestructura; asimismo, en los casos que aplique se deberán presentar planos en AutoCAD con la modelación y/o análisis de radios de giro y/o trayectorias empleando para éste el vehículo de mayor dimensión que será desviado. En dicha modelación, se debe incluir la velocidad con la cual se efectuó el análisis.

Se aclara que la afectación al SITP en el componente troncal (Buses articulados, bi-articulados y duales del sistema) y las rutas alimentadoras (incluye paraderos) que hacen parte del componente zonal, debe contar con el visto bueno por parte del profesional designado de la DTBRT de TRANSMILENIO S.A., mediante firma autorizada, la cual se plasmará en el formato PM02-PR01-F01 “Consolidado de Obras de Infraestructura (COI)” y/o formato PM02-PR01-F02 “Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS)” anexo al PMT, o mediante

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

el envío de correo electrónico dando aval a la propuesta, el cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado por parte de TRANSMILENIO S.A. e imagen de la propuesta de desvío –remitido al/la peticionario/a con copia a la SDM–.

Asimismo, en el caso de afectación al componente zonal del SITP (rutas urbanas, complementarias y especiales, excluyendo alimentadores), debe contar con el visto bueno por parte del profesional designado de la DTB de TRANSMILENIO S.A., mediante firma autorizada, la cual se plasmará en el formato PM02-PR01-F01 “Consolidado de Obras de Infraestructura (COI)” y/o formato PM02-PR01-F02 “Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS)” anexo al PMT, o mediante el envío de correo electrónico dando aval a la propuesta, el cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado por parte de TRANSMILENIO S.A. e imagen de la propuesta de desvío –remitido al/la peticionario/a con copia a la SDM).

4.3.6.4 Manejo y desvíos de tránsito particular

Indicar el manejo de los flujos vehiculares (livianos y motocicletas) que se verán afectados para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones en el PMT:

- En caso de requerirse desvíos, se debe describir y presentar plano del recorrido propuesto, e incluir o tener en cuenta lo siguiente:
 - Caracterización de las vías de desvío (clasificación vial, tipo y estado del pavimento, sección transversal, sentido vial, etc.).
 - En el caso que se requieran cambios de sentido vial por cuenta de los desvíos, se debe informar por parte del área social del/la contratista o peticionario(a) a la comunidad afectada sobre dicho cambio, luego de autorizado el PMT y previo al inicio de la intervención y/u obra (con acompañamiento de la interventoría y la entidad contratante, cuando se tenga este caso); de igual manera se debe anexar plano detalle de señalización de cambio de sentido y manejo de señalización horizontal y vertical existente.

En todos los casos, las vías utilizadas como desvío deben garantizar movilidad y seguridad vial a los/las usuarios/as de la infraestructura.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.5 Manejo y circulación de vehículos de carga⁴²

Las obras que por su desarrollo generen circulación de vehículos pesados, deben indicar el recorrido de ingreso y salida del sitio de la obra hasta la vía arteria o corredor de movilidad más cercano.

Si las vías indicadas en el recorrido de ingreso y salida del sitio de la intervención y/u obra no son corredores de movilidad, se debe anexar el registro fotográfico (detallado) del estado actual de dichas vías y formato PM02-PR01-F10 “Acta de Compromiso de Restitución de Vías” mediante la cual se garantizará la reposición de la malla vial local afectada por el paso de los vehículos destinados a la intervención y/u obra, manifestando su intención de mantenerla durante la ejecución de la misma y dejarla al finalizar en iguales o mejores condiciones a las encontradas inicialmente (véase anexo del numeral 12.1).

Para la circulación de este tipo de vehículos el/la contratista o peticionario/a debe tener en cuenta y acatar la normativa vigente tanto de orden nacional como distrital.

4.3.6.6 Manejo de señalización existente durante la intervención

4.3.6.6.1 Intervenciones en andén y/o separadores

En este numeral se debe presentar lo siguiente:

- Plano con el inventario de señalización vertical y/u horizontal existente en el tramo a intervenir y el manejo propuesto, únicamente cuando el PMT contemple cambios de sentido vial o se tenga afectación directa a dispositivos de señalización.
- Formato PM02-PR01-F11 “Acta de Compromiso de Restitución de Señalización” (vertical y/u horizontal) en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes de las labores (véase anexo del numeral 12.2), para todos los casos, la cual debe estar firmada por el responsable de la intervención y/u obra (representante legal de la empresa o persona natural cuando no aplique el primer caso).

En este sentido, se recomienda que el/la contratista o peticionario/a de la intervención y/u obra, registre el estado y existencia de la señalización mediante

⁴² Este numeral aplica para obras privadas y/o de construcción de infraestructura vial (de acuerdo con lo establecido contractualmente), y según lo requiera la SDM.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

fotografías y/o videos (el cual no será necesario para la presentación de PMT y no corresponde a algún requerimiento asociado a este numeral), de tal manera que se tenga como evidencia, en el caso que se presenten reclamaciones por parte de la SDM relacionadas con la reposición de la señalización.

Asimismo, se debe indicar el manejo de la señalización vertical existente durante la ejecución de la intervención y/u obra. Al respecto, se aclara que las señales verticales reglamentarias definitivas que se encuentren en terreno en ningún momento podrán retirarse, especialmente aquellas que puedan generar riesgo de siniestralidad vial por su retiro, tal como ocurre, por ejemplo, con la señal SR-01 “Pare”, SR-38 “Sentido único de circulación”, o SR-04 “No pase”, entre otras.

Cuando se encuentre señalización SI-27 con texto “DETECCIÓN ELECTRÓNICA” no se debe retirar dicha señalización y en caso de que por condiciones de obra se requiera su retiro, se debe informar a la SS y a la SCTT la justificación de retiro; de manera que, se adopten las medidas correspondientes en cada caso, con el propósito de no afectar la operación de los SAST y las actividades sobre el control de tránsito.

En caso de existir señalización reglamentaría SR-30 “*velocidad máxima permitida*” de 50Km/h y/u otra señal que genere contradicción con la señalización de aproximación a obra, esta se debe cubrir para evitar desinformación a los usuarios de la vía.

4.3.6.6.2 Intervenciones en calzada

En este numeral se debe presentar lo siguiente:

- Plano con el inventario de señalización vertical y/u horizontal existente en el tramo a intervenir y el manejo propuesto, únicamente cuando el PMT contemple cambios de sentido vial o se tenga afectación directa a dispositivos de señalización.
- Formato PM02-PR01-F11 “Acta de Compromiso de Restitución de Señalización” (vertical y/u horizontal) en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes de las labores (véase anexo del numeral 12.2), para todos los casos.

En este sentido, se recomienda que el/la contratista o peticionario/a de la intervención y/u obra, registre el estado y existencia de la señalización mediante fotografías y/o videos (el cual no será necesario para la presentación de PMT y no

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

corresponde a algún requerimiento asociado a este numeral), de tal manera que se tenga como evidencia, en el caso que se presenten reclamaciones por parte de la SDM relacionadas con la reposición de la señalización.

4.3.6.7 Zona de cargue y descargue

Indicar de forma específica en el documento la ubicación para esta actividad, horarios y manejo propuesto, cumpliendo con la normativa vigente para este tema. La zona destinada para la actividad de cargue y descargue se debe precisar en el documento y en los planos.

En caso de deterioro de andenes por el tránsito de vehículos, éstos deberán ser recuperados en las condiciones establecidas por el [“Manual del Espacio Público”](#), vigente a la fecha.

4.3.6.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

Describir el procedimiento para el movimiento de maquinaria y equipo desde y hacia el proyecto y/o entre frentes de obra, el cual debe ajustarse a lo establecido en la normatividad vigente.

En caso de requerirse el movimiento de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas (maquinaria de construcción) para la ejecución de la obra, se deben adjuntar los documentos exigidos por la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte y/o la normativa vigente que soportan el permiso otorgado para tal fin. En todo caso, los traslados de este tipo de maquinaria deben cumplir con todas las exigencias contempladas en dicha normatividad respecto a inscripciones previas ante el Ministerio de Transporte, señalización, velocidad de recorrido, acompañamiento, plan de seguridad, pólizas, etc.

4.3.6.9 Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención

Con el fin de soportar técnicamente el PMT y en coherencia con la interferencia según tipo de afectación y clasificación vial donde se realizará la intervención y/u obra de la Tabla 1 y el tipo de volúmenes a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación de la Tabla 2, se debe presentar análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) teniendo en cuenta lo expuesto en la Tabla 5.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Tabla 5. Tipo de análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) a realizar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación^{43 44}

Tipo Afectación	Clasificación Vial ⁴⁵		
	Arterial ⁴⁶	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Menor o igual a 200 metros: Modelación	Requiere con excepciones ⁴⁷	
Parcial Calzada	Modelación	No requiere con excepciones ⁴⁸	No requiere
Total Calzada			
Parcial y Total Bahía	No requiere		

⁴³ Para la ejecución de intervenciones y/u obras de lunes a viernes en horario nocturno (21:00-05:00 horas), sábados, domingos, días festivos, cierre parcial de calzadas exclusivas de TransMilenio, o mantenimiento o recuperación total o parcial (en los casos de ESP) de losas de concreto con duración no mayor a tres (3) días incluyendo máximo un (1) día hábil (dada su naturaleza y la mejora en las condiciones de movilidad, luego de realizadas las obras en el corto tiempo, o de garantizar mejores condiciones de movilidad sin dejar la vía en mal estado), no se requiere análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos), excepto para el cierre total de calzada en malla vial arterial (diferente a calzadas exclusivas de TransMilenio) durante el día sábado, domingo y días festivos entre las 05:00 y 21:00 horas.

⁴⁴ La SDM como entidad cabeza del sector movilidad, y como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, tendrá la potestad de requerir análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos), en función del impacto del PMT y de las condiciones particulares de cada cierre, con el fin de garantizar la seguridad vial de todos/as los/as usuarios/as de la infraestructura y de generar solución a los conflictos entre vehículos, peatones y ciclistas.

⁴⁵ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>

⁴⁶ Si la intervención implica la reducción del ancho de carriles garantizando mínimo 3.25 metros para circulación de transporte público y vehículos pesados y/o 3.0 metros mínimo para particulares, y la disminución del ancho de carriles no afecta significativamente la capacidad y no impacta la seguridad vial de los/las usuarios(as) de la infraestructura (según condiciones óptimas definidas por la SDM), no se requiere análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos).

⁴⁷ No se requiere cuando la afectación y/o intervención sea a más de 100 metros, o en el caso que sea a 100 metros o menos, y la disminución de la capacidad vial (En función de la cantidad de carriles habilitados con los anchos efectivos relacionados en el pie de página 46) del acceso sea menor o igual al 50%; sin embargo, cuando se cumpla la anterior condición, TransMilenio también podrá efectuar el requerimiento si considera que la operación del componente zonal y troncal del SITP se afecta.

⁴⁸ Solo para cierre parcial en calzada sobre vías bidireccionales con un (1) carril por sentido de circulación y se plantee paso alternado, se debe presentar análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ⁴⁵		
	Arterial ⁴⁶	Intermedia	Local
Parcial Andén	No requiere con excepciones ⁴⁹		
Total Andén	Modelación y/o Cálculos Matemáticos ⁵⁰	No requiere con excepciones ⁵¹	
Parcial Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas	Implementación o cambios de semáforos: Modelación Otros casos: Cálculos Matemáticos	No requiere con excepciones ⁵²	
Total Enlace a desnivel de Peatones (Puente Peatonal) y de Ciclistas			
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Modelación y/o Cálculos Matemáticos	No requiere ⁵³	
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)			
Entrada y Salida Vehículos de Obra	No requiere		
Zona Verde, Separador, Parque			

Fuente: SDM

En todos los casos, la red vial analizada debe comprender su área de influencia, la cual tendrá como límites los desvíos.

4.3.6.9.1 Situación de Línea Base

Para el análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) se deben tener en cuenta los siguientes lineamientos:

⁴⁹ Solo en los casos que se requiera por parte de la SDM, en caso contrario se debe aplicar lo estipulado en el numeral 4.3.6.2.

⁵⁰ Solo en los casos que se requiera por parte de la SDM, en caso contrario se debe aplicar lo estipulado en el numeral 4.3.6.2.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ibidem.

⁵³ Para todos estos casos se requiere garantizar la infraestructura de ciclistas sobre los mismos corredores viales o aplicar lo estipulado en el numeral 4.3.6.2.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Presentar la descripción general del desarrollo del análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) para la situación actual o de línea base, junto con las consideraciones, supuestos, software empleado (si aplica), parametrización (si aplica⁵⁴), periodo de modelación (si aplica) y definición de matriz origen-destino de viajes desagregados por tipo de vehículo –livianos, camiones, motos o buses intermunicipales (si aplica⁵⁵) para la HMD de la mañana y la tarde, de manera detallada o general para todas las zonas de generación y/o atracción de viajes⁵⁶ dentro del área de influencia de los PMT.
- Especificar y describir la geometría y la red vial incluida dentro del modelo, en coherencia con el inventario vial (número de carriles, anchos de carriles, giros permitidos, andén, etc.), estado de la vía, dispositivos de regulación del tránsito (semaforización, señalización, reductores de velocidad) y la definición de rutas y paraderos del SITP, para el caso de la situación actual o de línea base.
- Presentar calibración del modelo para la situación actual o de línea base por volúmenes y velocidades en la HMD de la mañana y la tarde, a partir de los estadísticos y/o metodologías definidas en la literatura y/o estado del arte para tal fin (en el caso de volúmenes se recomienda emplear estadístico GEH⁵⁷).
- Presentar tablas resumen de resultados agregados (red o sistema), como: velocidad de la red, demora por vehículo en la red, tiempo de viaje total en la red, demora total en la red, vehículos ingresados a la red, vehículos efectivos que ingresan a la red, vehículos que salen de la red; tablas resumen de resultados desagregados (corredor), como: velocidad, relación volumen/capacidad y nivel de servicio; y conclusiones del proceso de modelación para la situación actual o de línea base.
- Se debe adjuntar al documento, el archivo magnético del análisis junto con los resultados arrojados por el modelo (software de modelación) o memorias de cálculo (cálculos matemáticos), en los cuales se diferencie a qué geometría, escenario, fase o etapa pertenece (incluye situación sin intervención o situación de línea base).

⁵⁴ Para los casos en que se presente modelación, el contratista deberá efectuar la parametrización de este, la cual deberá ser representativa de las condiciones de operación del sector de análisis.

⁵⁵ La definición de matrices origen-destino de viajes, se deberá realizar en todos los casos en que se considere realizar los análisis de tránsito (modelación) mediante métodos de asignación dinámicos. Para los casos, en los que se garantice una (1) sola posible ruta de desvío y/o se generen únicamente reducciones de capacidad vial, se podrá optar por la presentación de los análisis de tránsito (modelación) mediante métodos de asignación estática.

⁵⁶ Para el caso de análisis de tránsito (modelación) efectuados mediante métodos de asignación estática, corresponderá a puntos de ingresos de vehículos desagregados (inputs) con su respectivo enrutamiento.

⁵⁷ En el caso de emplear estadístico GEH, la calibración por volúmenes deberá cumplir con al menos dos (2) criterios de calibración –para todos los casos se deberá cumplir el “Criterio 3. El 85% de los arcos analizados deberá tener un GEH inferior a 5”–

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.9.2 Alternativas

Para los casos donde aplique el análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos), se debe realizar el análisis de la condición más crítica de movilidad para cada etapa constructiva y/o de intervención.

Cuando se requiera por parte de la SDM y las condiciones de movilidad lo ameriten, se debe realizar el análisis de dos (2) o más escenarios y/o alternativas.

Este proceso debe cumplir con lo siguiente:

- a. La modelación de alternativas de gestión de tránsito debe ser consistente con la propuesta en lo que respecta a carriles habilitados, afectaciones sobre la infraestructura vial, adecuaciones geométricas, cambios de sentido, modificación y nuevas intersecciones semaforizadas, desvío de rutas y definición de paraderos provisionales de SITP, y todas las demás condiciones que impliquen algún cambio, la modificación y afectación del comportamiento de los viajes y la movilidad⁵⁸.
- b. La modelación de la/s alternativa/s debe(n) contemplar el manejo para los siguientes modos.
 - Peatones y ciclistas
 Describir de manera general el manejo para peatones y ciclistas para la/s alternativa/s y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales. Es necesario que cada alternativa planteada promueva el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo con las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, se garantice dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversal y seguridad vial.
 - Componente troncal del SITP
 Describir de manera general el manejo para el componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) en los diferentes escenarios considerado en las alternativas, y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.

⁵⁸ El análisis de alternativas para la condición con PMT, deberá realizarse a partir de los escenarios previamente calibrados para la condición actual o de línea base. En caso de realizar cambios en la parametrización y/o estructura de los mismos, se deberá presentar el respectivo soporte técnico.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Componente zonal del SITP
 Describir de manera general el manejo para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP en los diferentes escenarios considerados en la/s alternativa/s, y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.
 Es necesario que la capacidad vial ofertada para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, permita mantener el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los/las usuarios/as del sistema se mantenga.
 - Vehículos de carga y particulares
 Describir de manera general el manejo para vehículos particulares y de carga en los diferentes escenarios considerados en la/s alternativa/s, y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.
- c. Resultados e indicadores de gestión del tránsito para la/s alternativa/s.
 Presentar tablas resumen de resultados agregados (red o sistema), como: velocidad de la red, demora por vehículo en la red, tiempo de viaje total en la red, demora total en la red, vehículos ingresados a la red (volúmenes aforados con balanceo de la red), vehículos efectivos que ingresan a la red, vehículos que salen de la red; tablas resumen de resultados desagregados (corredor), como: velocidad, relación volumen/capacidad y nivel de servicio; y conclusiones del proceso de modelación para los diferentes escenarios considerados en la/s alternativa/s.
 La micro-simulación de los diferentes escenarios considerados en esta alternativa, debe ser consistente con la propuesta en lo que respecta a carriles habilitados, afectaciones sobre la infraestructura vial, adecuaciones geométricas, cambios de sentido, modificación y nuevas intersecciones semaforizadas, desvío de rutas y definición de paraderos provisionales de SITP, y todas las demás condiciones que impliquen cambios, la modificación y afectación del comportamiento de los viajes y la movilidad⁵⁹.
- d. Selección de alternativa para cierres y desvíos

⁵⁹ Para condiciones en las cuales se evidencie cambios en los patrones de viajes previamente definidos en la condición actual o de línea base, tras la implementación de la/s alternativa/s, se deberá presentar el respectivo sustento técnico que soporte los cambios en las matrices origen-destino de viajes (aplica para modelos dinámicos), o en los modelos de enrutamiento (aplica para modelos estáticos).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Parámetros y selección de alternativa

Definir los parámetros para la selección de la mejor alternativa de los PMT en cada etapa de intervención, y especificar la alternativa seleccionada en coherencia con los resultados de la micro-simulación, teniendo en cuenta:

- Promover el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo con las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, garantizar dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversal y seguridad vial.
- La capacidad vial ofertada para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, permita mantener el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los/las usuarios/as del sistema se mantenga.
- Garantizar una reducción de máximo el 30% de la velocidad o el valor definido contractualmente, en el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y particulares (o el porcentaje equivalente a la velocidad ponderada), respectivamente, en comparación con la micro-simulación para la situación de línea base (condiciones existentes antes de la obra), o las condiciones definidas por la SDM, de tal manera que se mitiguen los impactos generados por las obras.
- Garantizar que la demanda latente (usuarios/as no atendidos) no supere el 10% por acceso, de tal manera que se mitiguen los impactos generados por las obras.
- Garantizar la atención de la demanda afectada⁶⁰

e. Presentación y resultados

Para la totalidad de las etapas constructivas se deberá formular algún PMT general⁶¹ o el PMT específico, de acuerdo con los requisitos y especificaciones de este protocolo, la Resolución 1885 de 2015 y demás normativa vigente en el

⁶⁰ Mediante la distribución de volúmenes vehiculares a partir del proceso de modelación de tránsito en la zona de influencia del proyecto, se deben analizar la eficiencia de los desvíos planteados (demoras, longitudes de cola, entre otros).

⁶¹ Cuando así se establezca por parte de la entidad contratante o cuando la SDM lo requiera.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

ámbito nacional y distrital, y teniendo en cuenta la alternativa de gestión del tránsito seleccionada para la intervención y/u obra en cada etapa.

En este numeral (4.3.6.9) se debe describir el proceso de modelación y/o análisis para obtención de indicadores de rendimiento de tránsito, y presentar mínimo la siguiente información:

- Cálculos matemáticos empleados para el análisis.
- Figuras y descripción de las geometrías, escenarios, fases o etapas (incluye situación actual o de línea base) en el modelo. Aplica para modelación.
- Diagrama de cargas vehiculares para la hora pico a.m. y p.m. o HMD en las intersecciones evaluadas y/o analizadas, dentro del área de influencia de la intervención y/u obra⁶².
- Tablas resumen y comparativas de resultados agregados (red o sistema):
 - i. Velocidad de la red. Aplica para modelación.
 - ii. Demora por vehículo en la red. Aplica para modelación.
 - iii. Tiempo de viaje total en la red. Aplica para modelación.
 - iv. Demora total en la red. Aplica para modelación.
 - v. Vehículos ingresados a la red (volúmenes aforados con balanceo de la red). Aplica para modelación.
 - vi. Vehículos efectivos que ingresan a la red y/o análisis de relación volumen/capacidad.
 - vii. Vehículos que salen de la red. Aplica para modelación.
- Tablas resumen de resultados desagregados (intersección, nodo, corredor):
 - i. Demora por vehículo. Aplica para modelación.
 - ii. Nivel de servicio.
 - iii. Velocidad. Aplica para modelación.
 - iv. Longitudes de cola.
- Conclusiones del proceso de análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos).
- Adjuntar los resultados arrojados por el modelo (en caso de emplear software de modelación) y/o memorias de cálculo (en caso de efectuarse mediante cálculos matemáticos), en los cuales se diferencie a qué

⁶² Presentar por tipología vehicular y vehículos mixtos, sólo en caso de que aplique modelación o implementación de desvíos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

geometría, escenario, fase o etapa pertenece (incluye situación actual o de línea base).

- Adjuntar medio magnético con los archivos de la modelación y los reportes obtenidos directamente desde el software. Aplica para modelación.

4.3.6.10 Afectación de intersecciones semaforizadas

El desarrollo de las diferentes etapas del proyecto de infraestructura puede incluir dentro del PMT el ajuste o modificación a la configuración de semáforos existentes o bien sea la implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes en el área de intervención o en vías de desvíos, para cada caso se deben considerar los siguientes requerimientos:

- El documento debe incorporar la evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención (incluyendo las intersecciones semaforizadas a modificar o implementar) de conformidad con lo establecido en el 4.3.6.9.
- De igual manera se debe incorporar la propuesta (esquemática y escrita) de la modificación y/o nueva configuración semafórica, indicando adición, eliminación de grupos semafóricos, duración de tiempos de verde y rojo y tiempos de ciclo, para las alternativas en las diferentes etapas de la intervención y/u obra, las cuales –en todo caso– deben considerar las alternativas de regulación para los peatones y ciclistas cuando corresponda, para que esto se vea reflejado en el modelo.

4.3.6.10.1 Modificación de semáforos existentes

La modificación a la configuración semafórica de cada intersección existente puede contemplar el ajuste al plan de señales debido a la reducción de capacidad en algún acceso y/o eliminación de grupos vehiculares o peatonales, o bien sea la necesidad de traslado del mobiliario semafórico existente y/o de instalación de mobiliario semafórico complementario.

Para cualquiera de estas alternativas, en esta sección se debe presentar la siguiente información:

- Semaforización: indicar la totalidad de las intersecciones semaforizadas en el área de influencia de la intervención, el nivel de afectación y el detalle del análisis realizado y ajuste requerido para ellas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Plano general de intervención y cierres ilustrando la ubicación de los controles semafóricos afectados y alternativas de desvíos.
- Plano a escala 1:200 en medio físico y magnético en el cual se detalle la operación de cada uno de los controles semafóricos con los ajustes a su operación, en el cual se incluya lo siguiente:
 - Geometría de la intersección con los cierres y/o restricciones por obra, incluyendo los radios de giro del vehículo estándar para el caso de modificación y ajuste.
 - Grupos semafóricos: incluye los existentes sin modificar y nuevos proyectados si se requieren.
 - Definición clara del número de carriles y su ancho acotado.
 - Diagrama de fases y movimientos para la operación con PMT.
 - Cargas vehiculares direccionales proyectadas (considerando desvíos cuando corresponda) para la HMD calculada, para los periodos de mañana y tarde.
 - Mobiliario semafórico bajo la convención adecuada para elementos existentes sin modificar, nuevos y/o reubicados provisionales si es el caso.
 - Para el caso de elementos de mobiliario reubicados y/o proyectados se debe ilustrar la propuesta de cableado aéreo o subterráneo.
 - Si la propuesta operacional bajo PMT requiere deshabilitar grupos y dicho ajuste es de corta duración, los semáforos afectados deben ser cubiertos con bolsas negras durante la ejecución de actividades. Esta condición debe quedar explícita en el plano.
 - Para el caso de deshabilitar grupos peatonales, se deben ilustrar las alternativas de paso seguro para dichos usuarios, verificar la accesibilidad física y los niveles de servicio de la infraestructura entre las demandas aunadas por la propuesta.

4.3.6.10.2 Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes

Se considera que el control semafórico es provisional cuando las condiciones de tránsito y seguridad vial que lo fundamentan se mitigan al culminar las actividades; en este caso se requiere retirar los elementos de mobiliario semafórico y restablecer las condiciones operacionales iniciales.

Por otra parte, el control semafórico permanente es aquel que se implementará por parte del PMT y cuyas condiciones del tránsito y seguridad vial que soportan su

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

implementación no se mitigarán luego de finalizado el PMT, por lo cual la regulación debe ser definitiva.

Para el caso de controles semafóricos provisionales con duración menor a tres (3) meses, se pueden proyectar elementos de mobiliario semafórico sobre bases móviles y cableado aéreo, en cuyo caso debe presentarse el esquema con la geometría de la intersección, la ubicación de los elementos de mobiliario semafórico (bases móviles, postes, semáforos y equipo de control local), punto de acometida eléctrica, grupos semafóricos y diagrama de fases y movimientos.

Cuando la duración de las obras que requieren la implementación de controles semafóricos provisionales sea superior a (3) meses, se debe contemplar bases para poste y cableado subterráneo, para lo cual se hace necesario la construcción de obras civiles de semaforización (redes y canalizaciones, bases para poste, pedestal para equipo de control si aplica, cajas de paso, acometida de telecomunicaciones y conexión eléctrica), para dichas obras se deberá elaborar el diseño de semaforización intermedio con base en las recomendaciones de la Ssem.

Para el caso de controles semafóricos permanentes por obra se debe presentar el diseño de semaforización en el cual se incluya el diseño geométrico definitivo, diseño de espacio público, obras civiles de semaforización (redes y canalizaciones, bases para poste, pedestal para equipo de control, cajas de paso, acometida de telecomunicación y conexión eléctrica), mobiliario semafórico (postes, equipo de control, semáforos y detectores), redes de servicios públicos, mobiliario urbano (sumideros, hidrantes, postes, teléfonos públicos, árboles), señalización horizontal (líneas de pare, cebras, flechas direccionales de carril), diagrama de fases y movimientos, grupos semafóricos, cálculo de regulación de tensión de la acometida eléctrica y cuadros de cantidades de elementos de mobiliario semafórico y obras civiles necesarias. De conformidad con los criterios y especificaciones técnicas con que cuenta la SDM para este tipo de proyectos.

Los controles semafóricos permanentes en todo caso deben ser soportados con el cumplimiento de las condiciones para semaforizar del [Manual de Señalización Vial - vigente](#) del Ministerio de Transporte.

4.3.6.10.3 Consideraciones de semaforización

A continuación, se describen las consideraciones a tener en cuenta para las afectaciones de intersecciones semaforizadas:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Todos los elementos necesarios para realizar las modificaciones a las intersecciones semaforizadas por PMT deben ser suministradas por el/la contratista o peticionario/a de la intervención y/u obra, así como todas las actividades de instalación o traslado de dichos elementos, previa aprobación y coordinación de actividades con la SSem.
- Para el desarrollo de actividades se debe informar a la SSem por correo electrónico por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación, tanto para la fecha prevista de inicio, como la prevista de terminación, coordinando así la modificación requerida según la complejidad de la intersección, disponibilidad de grupos de planeamiento, mantenimiento eléctrico y programación de equipos.
- Se precisa que para la implementación de intersecciones semaforizadas provisionales por PMT con alguna duración inferior a tres (3) meses, no es indispensable la ejecución de obras civiles; en caso contrario, es necesario realizar dichas obras conforme a las especificaciones de la SSem.
- El/la contratista o peticionario/a debe tramitar ante la empresa prestadora del servicio de energía, la validación del punto de conexión eléctrica definido en el diseño de semaforización y su posterior conexión para la intersección provisional o permanente que necesite algún punto de conexión nuevo.
- El/la contratista o peticionario/a es responsable en garantizar la integridad y correcta operación del control semafórico implementado en marco del PMT, por tanto, debe considerar la atención de cualquier afectación de manera pronta y garantizar la regulación con personal abanderado hasta tanto se realice el correctivo necesario.
- Si dentro del área de intervención por obras se encuentran redes o mobiliario semafórico existentes, es responsabilidad del/la contratista o peticionario/a mantener éstos en iguales o mejores condiciones, de tal forma que se garantice el estado de operación definido por la SDM para dicha intersección y/o intersecciones, así como de sus componentes; esta responsabilidad se deriva de la modificación de las condiciones existentes y la vulnerabilidad a la que se pueden exponer las cajas de paso, cableado, equipo y mobiliario semafórico.
- Es de resaltar que el/la contratista o peticionario/a debe propender por garantizar la integridad de los elementos de mobiliario semafórico y obras civiles de semaforización que se encuentren en el área de influencia del proyecto durante el tiempo de ejecución de la intervención y/u obra, siendo responsable de posibles eventos que puedan surgir por falla o incidentes atribuibles a la intervención y/u obra, que afecten la adecuada operación del control semafórico.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Para verificar el estado y cantidad del mobiliario semafórico y de canalizaciones previo a la intervención y/u obra, el/la contratista o peticionario/a debe realizar el inventario y verificación del mismo; este inventario es contrastado con el estado y cantidad del mobiliario semafórico y de canalizaciones posterior a las intervenciones y es necesario para generar el paz y salvo por parte de la Ssem, el cual debe ser solicitado teniendo en cuenta el anexo del numeral 12.4 formato PM02-PR01-F12 “Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM”.
- Tanto el inventario inicial como el final deben ser realizados por el/la contratista o peticionario/a con personal y elementos a su cargo, previa coordinación y acompañamiento de la SDM solicitado a través del correo semaforización@movilidadbogota.gov.co.
- Si la intervención y/u obra genera algún tipo de daño o afectación al mobiliario y/o ductos semafóricos, la interventoría de la obra o quien haga sus veces (Entidad Contratante), debe exigir al/la contratista o peticionario/a su reparación en máximo dos (2) horas, considerando que la correcta operación de todas las intersecciones semaforizadas corresponde a algún servicio público que propende por la seguridad vial y movilidad de los/las usuarios/as, el cual es medido por indicador de disponibilidad del sistema y hace parte de niveles de servicio calificados que cuenta con seguimiento a nivel distrital y de entidades de control; de igual manera el/la contratista es responsable de cualquier evento a terceros que se derive por la afectación de la infraestructura de semaforización; por lo tanto, el/la contratista debe tener disponible personal idóneo, y los elementos para poder atender el correctivo (grúa, cable, repuestos).
- Si es necesario que la SDM realice arreglos por daños en intersecciones semaforizadas (parciales o totales) dentro del área de intervención y/u obra, los mismos deben ser aceptados por las partes y se hará el cobro correspondiente al/la contratista o peticionario/a, de manera directa o contra las pólizas correspondientes.
- Para el caso de controles semafóricos con duración mayor a tres (3) meses que se pretendan retirar, se debe realizar el procedimiento descrito en el numeral 7.5.3. del [Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia](#), elaborando el análisis de tránsito que evidencie la mitigación de las condiciones operacionales provisionales y confirme el cumplimiento o no de las condiciones para semaforizar.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

En caso de cumplimiento de las condiciones para semaforizar se deberá conservar la regulación semafórica, en caso de mitigación y no cumplimiento de las condiciones se deberá retirar el control semafórico bajo el procedimiento establecido y restituir el espacio público afectado por las obras civiles de semaforización.

4.3.6.11 Definición de la línea base

La línea base⁶³ corresponde a la medición previa al inicio de actividades que permite definir los indicadores de desempeño del tránsito, los cuales comprenden el punto de partida para el seguimiento de las condiciones de seguridad vial y de movilidad por cuenta de la intervención y/u obra en sus diferentes etapas. La línea base tiene carácter cuantitativo y puede recurrir tanto a fuentes primarias como a secundarias, de acuerdo con las consideraciones establecidas en los numerales 4.3.5.1 y 4.3.5.2.

La definición de la línea base aplica en el caso de PMT que requieran seguimiento de parámetros del tránsito de conformidad con lo establecido por la entidad contratante o cuando la SDM lo requiera, para la alternativa seleccionada y su resultado corresponde a los siguientes indicadores establecidos antes del inicio de la intervención y/u obra.

Para la elaboración de la línea base el/la contratista deberá realizar estudios y mediciones de volúmenes, velocidades e indicadores de siniestralidad para determinar el comportamiento del tránsito; para tal fin, deberá aplicar las metodologías para la toma de información establecidas en el [Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte](#) en Bogotá, relacionadas con:

- Volúmenes de tránsito (aforos de modos motorizados y no motorizados)
- Velocidades y tiempos de recorrido
- Estadísticas de siniestralidad vial

La información de la línea base del proyecto permitirá realizar el seguimiento a la implementación de los PMT específicos.

4.3.6.11.1 Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados

Aplican las mismas consideraciones y requerimientos del numeral 4.3.5.1.

⁶³ La línea base permite establecer comparaciones entre el escenario sin y con intervención en las diferentes etapas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.11.2 Velocidades y Tiempos de recorrido

Aplican las mismas consideraciones y requerimientos del numeral 4.3.5.2.

4.3.6.11.3 Análisis de siniestralidad vial

Recopilación de información

Para el análisis de siniestralidad vial se utilizarán las estadísticas de los últimos tres (3) años (36 meses consecutivos), en el corredor vial a intervenir o afectar, y de las vías de desvío.

Estas estadísticas pueden solicitarse a la Dirección de Inteligencia para la Movilidad a través de los canales de atención previstos en la SDM, o consultarse en el SIMUR⁶⁴.

Análisis de siniestralidad por equivalentes

Se debe calcular la siniestralidad vial de los últimos tres (3) años completos (todos los meses) de los cuales se disponga información, indicando la gravedad del siniestro vial, es decir, la siniestralidad vial discriminando el número de muertos (NM), número de heridos (NH) y número de siniestros con sólo daños (SD), y posteriormente determinando los siniestros equivalentes (SE), de acuerdo con el factor de ponderación para cada uno.

Debido a que todos los siniestros tienen peso con relación a los siniestros con solo daños (SD), se utiliza la siguiente fórmula –cuyos factores de ponderación se establecieron bajo la metodología evaluación de criterios técnicos de seguridad vial para la instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones al tránsito–.

$$SE = (NM*12) + (NH*2) + SD^{65}$$

Dónde:

⁶⁴ Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional. Biblioteca digital - *Mapas – Visor geográfico*. [En línea:] <https://movilidadbogota.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=219e91e4397f4f8d99c4c1aaa66ba2c4>

⁶⁵ Factores tomados de la resolución número 181 del 01 de octubre de 2020 de la ANSV

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

NM: Número de siniestros viales con muertos
 NH: Número de siniestros viales con heridos
 SD: Número de siniestros viales con solo daños
 SE: Número de siniestros viales equivalentes

De igual manera y con el fin de estandarizar los resultados, considerando que hay intervenciones en intersecciones y en corredores (lo cual puede dar información errónea), se requiere que dicho cálculo tenga en cuenta el área de cada uno de los sectores por hectáreas, a fin de realizar el cálculo de densidad de siniestralidad vial, determinando así los puntos que tengan mayor densidad de siniestros.

Los productos a entregar asociados al análisis de siniestralidad vial corresponden a los siguientes:

- a. Línea base de siniestralidad vial a fin de realizar seguimiento.
- b. Visualización en mapa de la identificación de los puntos más vulnerables a lo largo del corredor, intersecciones y las vías de desvío.
- c. Propuestas en los corredores de intervención donde se haya identificado puntos críticos que puedan afectar las condiciones de seguridad vial del plan de manejo de tránsito durante la implementación y ejecución del PMT.
- d. Identificación de líneas de deseo peatonal, las cuales deben ser congruentes con las propuestas de pasos peatonales, garantizando la menor distancia de recorrido de los peatones y adjuntando propuesta de señalización para garantizar la seguridad vial.
- e. Propuestas en el manejo de las obras para personas con movilidad reducida, por ejemplo: manejo de rampas, continuidad de paso, entre otros.
- f. Propuesta de seguridad vial para el manejo de las intersecciones: aquí el/la contratista debe indicar claramente a la SDM las acciones de seguridad vial a implementar durante el PMT, para mejorar la seguridad vial.
- g. Para las obras de construcción de infraestructura destinada a la movilidad de alto impacto, se debe presentar la revisión constante de la seguridad vial durante su desarrollo, sea que esté a cargo de algún/a especialista en seguridad vial contratado por el/la responsable del proyecto o esté explícito dentro de las funciones de la interventoría, incluyendo la verificación en el cumplimiento de los diseños y las recomendaciones dadas para mejorar la seguridad vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.12 Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra

Señalización de primer nivel

Presentar la propuesta de señalización de primer nivel (pasacalles en las rutas o vías alternas) que permitan desestimular el uso de los corredores viales en obra, motivar el uso de rutas alternas y guiar a los/las usuarios/as por las rutas o vías alternas, de conformidad con la alternativa seleccionada y/o en coherencia con los resultados de micro-simulación (cuando se deba presentar este último requerimiento). Es necesario detallar la ubicación de cada uno de los pasacalles, para lo cual, se podrán emplear imágenes claras o planos.

Señalización de segundo nivel

Presentar en planos la propuesta detallada de señalización horizontal, vertical y pasacalles que se ubican dentro de la zona de influencia, con el propósito de guiar a los/las usuarios/as de la infraestructura vial, por los desvíos que hacen parte del PMT, y que permiten su correcto funcionamiento, de conformidad con la alternativa seleccionada y/o en coherencia con los resultados de micro-simulación (cuando se deba presentar este último requerimiento).

Señalización de tercer nivel

Presentar en planos la propuesta detallada de señalización horizontal, vertical, luminosa y demás dispositivos de seguridad vial, que se implementará en el sector de la obra (a lo largo y a través de cada tramo intervenido) con el objeto de informar, prevenir y reglamentar las actuaciones de peatones, ciclistas y conductores/as para hacer seguro su tránsito por la zona de obra. Al respecto, en los PMT sobre vías arteriales se deberán incluir e implementar las señales informativas por obra de "OBRA EN LA VÍA A XXm" hasta los 300 metros.

4.3.6.13 Implementación del PMT autorizado por la SDM

Realizar la descripción de las etapas que se llevarán a cabo para la implementación del PMT (ajustes geométricos, cambios de sentido vial, construcción de nueva infraestructura provisional por obra, implementación de medidas de gestión mediante dispositivos canalizadores, implementación de intersecciones semaforizadas).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.6.14 Finalización del PMT autorizado por la SDM

Realizar la descripción de las etapas para el restablecimiento a las condiciones originales de movilidad en el sector afectado por la intervención y/u obra, y presentar acta de compromiso de retiro de dispositivos de señalización por obra de acuerdo con el anexo del numeral 12.5 formato PM02-PR01-F13 “Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra”

4.3.6.15 Información, divulgación y socialización

La información, divulgación y socialización que trata este numeral será aplicable solo para sitios especiales como universidades, colegios, jardines infantiles, bibliotecas, museos, equipamientos institucionales, hospitales, centros comerciales, sectores comerciales, estaciones de servicio, parqueaderos públicos, estaciones de bomberos, plazas, centros deportivos, iglesias, estaciones de transporte público (componente troncal y zonal), plazas de mercado, otros bienes de interés cultural, entre otros, se debe presentar acta específica en la cual se evidencie la propuesta de mitigación para cada sitio especial afectado.

Al respecto, se deben presentar actas de socialización firmadas por el representante de cada uno de los sitios especiales que tenga afectación por las obras, donde se evidencie el conocimiento del proyecto, obras a realizar, medidas de contingencia a implementar, duración de las actividades, fechas tentativas de inicio del cierre y horarios de intervención (véase anexo del numeral 12.6 formato PM02-PR01-F14 “Acta de Socialización del PMT”).

La información de los PMT a los residentes y demás sitios que no se encuentren definidos como especiales, es responsabilidad directa del peticionario/a, contratista, interventoría y entidad contratante la cual se debe realizar previo a la implementación del PMT en terreno, y no corresponde a algún condicionante por parte de la SDM; asimismo, se debe indicar cuál será el canal de comunicación entre el/la contratista o peticionario/a y los diferentes actores e instituciones del área a intervenir.

Por otra parte, para el caso de las obras que afecten los corredores de ciclovía a cargo del IDR, se deberá presentar el soporte (correo remitido, radicado, acta, otros) de la respectiva socialización efectuada al profesional del programa de ciclovía de la STRD del IDR, la cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), e imagen de la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

propuesta de desvío –remitido al/la petionario/a–. Asimismo, en caso de que se modifique el trazado de la ciclovía, se debe presentar el aval del IDRD.

Para los PMT que requieran divulgación en los medios de comunicación, se debe enviar copia de los planos específicos en AutoCAD y PDF al correo electrónico del profesional encargado por parte de la SDM, previa coordinación con el mismo.

4.3.6.16 Plan de contingencia

Solo para las intervenciones y/u obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial, se deberá presentar el “*plan de contingencia*” que establezca el tratamiento que debe darse ante situaciones no previstas en el PMT, como por ejemplo siniestros viales, fallas mecánicas (varados), entre otros.

Indicar cuál será el plan de contingencia (preventivo, predictivo y reactivo) para las situaciones de emergencia y/o casos específicos –vehículos averiados o algún incidente sobre los tramos en obra con no más de un (1) carril habilitado, entre otros–, teniendo en cuenta la estructura estratégica y operativa que controle o minimice las consecuencias negativas de éstas.

4.3.6.17 Conclusiones y recomendaciones

Presentar las conclusiones y recomendaciones producto del desarrollo del documento técnico.

4.3.7 Anexos del PMT

Este numeral hace referencia a los diferentes anexos que se deben presentar (no desarrollar) dentro del documento técnico.

4.3.7.1 Formato de reporte de obras⁶⁶

Formato PM02-PR01-F02 Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS): se diligencia en caso de obras que requieren LIOEP expedidas por el IDU, IDPC e IDARTES, sin incluir firmas de las empresas de servicios públicos (ESP).

⁶⁶ Los formatos podrán descargarse de la página WEB de la SDM: www.movilidadbogota.gov.co o www.simur.gov.co.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Formato PM02-PR01-F01 Consolidado de Obras de Infraestructura (COI): se diligencia en caso de obras que no requieren LIOEP, salvo obras que requieren LIOEP expedida por el IDRD.

Condiciones para el reporte de los formatos:

- Los formatos se deben presentar firmados en original⁶⁷, con las fechas de intervención y/u obra actualizadas y vigentes teniendo en cuenta los plazos establecidos por esta entidad para evaluación y publicación de los conceptos del PMT. El periodo de ejecución y el horario de trabajo deben estar ajustados a la magnitud y proceso constructivo de intervención y/u obra. Asimismo, es necesario e indispensable que diligencie la dirección exacta del lugar o tramos a intervenir sin que se dé lugar a inconsistencias y se delimite exactamente el sector o puntos a afectar.
- En el formato PM02-PR01-F02 Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS), se debe indicar en la columna de LIOEP la sigla de la entidad (IDU, IDPC, IDARTES) que expide la licencia, seguido del número de la licencia y el año de esta separado por guion y sin espacio. Para los casos que indiquen licencia en trámite o no indiquen la sigla, la SDM no realizará la revisión técnica del PMT, toda vez que se desconoce a qué entidad se debe remitir la solicitud de PMT para revisión de temas asociados a la LIOEP.
- Los formatos deben indicar nombre y cargo desempeñado dentro del Contrato o intervención, la información relacionada debe ser acorde a lo relacionado en el documento técnico.
- Para el caso de obras privadas, el formato debe estar firmado únicamente por el profesional encargado de la elaboración e implementación del PMT, y en los demás campos que no son procedentes se debe diligenciar el texto “N/A”.
- Para obras del IDU y/o distritales es estrictamente necesario las firmas del contratista (especialista de tránsito) e interventoría (especialista de tránsito) y/o quien haga sus veces. Para proyectos o actividades que afecten corredores exclusivos troncal del SITP (Buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) y a las rutas alimentadoras (incluye paraderos) que hacen parte del componente zonal, el formato deberá tener el visto bueno y/o correo por parte del profesional designado de la DTBRT de TransMilenio S.A., mediante firma autorizada. Asimismo, en el caso de proyectos o actividades que impliquen el desvío de rutas del componente zonal del SITP (rutas urbanas, complementarias y especiales, excluyendo alimentadores), el formato deberá

⁶⁷ Aplica para la radicación en físico.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

tener el visto bueno y/o correo por parte del profesional designado ante la SDM por parte de la DTB de TransMilenio S.A.

- Se precisa que los PMT que adjunten formatos COOS o COI sin firma de interventoría o de la supervisión (cuando el contrato no cuente con interventoría), no serán revisados, puesto que se entiende que la propuesta del PMT no ha sido avalada por la interventoría o quien haga sus veces.
- Las obras que afecten los parques administrados por el IDR D, deberán contar con el visto bueno de esta entidad, por lo tanto, el formato PM02-PR01-F01 “Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) deberá estar firmado por el profesional de la STP del IDR D o en su defecto se deberá aportar el aval remitido por esta Subdirección por correo electrónico.

En el caso de obras que afecten parques no administrados por el IDR D, el formato deberá estar firmado por el representante legal y/o persona delegada de la asociación, corporación, junta, entidad pública o privada, u otro responsable de éste. De igual forma se podrá aportar el aval del representante legal y/o persona delegada por correo electrónico.

Para ambos casos, tanto el formato como el correo electrónico deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado.

- Para los particulares que deseen realizar intervenciones en vías públicas (mantenimiento y/o rehabilitación de calzada) el formato debe tener el visto bueno de la SGDU del IDU o de la Alcaldía Local, según su competencia.
- Una vez terminadas las obras verticales, si se requiere realizar la rehabilitación y/o mantenimiento definitivo de la malla vial que afectaron por la circulación de vehículos de carga durante la etapa de construcción, se debe presentar el aval por el IDU o la Alcaldía Local, según su competencia.
- Todos los formatos deben radicarse sin tachones ni enmendaduras.

4.3.7.2 Planos

Presentar el conjunto de planos a escala visible, debidamente marcados y referenciados.

Adicional a los planos requeridos para la presentación del PMT definidos en los anteriores numerales de este concepto, se deben presentar los siguientes:

4.3.7.2.1 Plano de localización del proyecto

Plano a escala adecuada donde se evidencie la ubicación general del proyecto, zona de influencia y nomenclatura de las vías.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4.3.7.2.2 Planos específicos del PMT

Plano o conjunto de planos a escala adecuada y debidamente acotados que permitan tener la percepción clara del PMT, donde se identifique la nomenclatura vial indicando si es nueva o antigua, sentidos viales, sitios de interés en el sector (colegios, estaciones de policía, bomberos, parques, universidades, iglesias, institutos, etc.), señalización de la obra, delimitación de la zona de obra, anchos de calzadas, anchos libres efectivos en espacio público o en calzada para las zonas de cierre, ancho de andenes, desvíos (si aplican), auxiliares de tránsito, senderos peatonales, orientación (ubicación del norte).

Se aclara que se debe presentar plano por cada etapa de ejecución planteada y para el caso de intervención y/u obra en andén, se deben detallar los accesos a las viviendas y/o comercio, incluir mobiliario urbano existente (bolardos, módulos SITP, quioscos (regulados por el IPES), bancas, canecas, postes, contenedores, individuos arbóreos, contenedores de basura, así como precisar el manejo de modos no motorizados en las esquinas, con el fin de garantizar condiciones seguras sobre las bocacalles.

Indicar y describir las áreas o zonas destinadas para acopio de materiales, equipos, campamento, unidades sanitarias, en caso de que no se pueda realizar al interior del cierre. Precisar en el documento y en el plano (anexando el acta de compromiso de restitución a las condiciones encontradas antes del inicio de la obra (véase anexo del numeral 12.7 formato PM02-PR01-F15 “Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra”)

4.3.7.3 Aprobación del estudio de movilidad

Para la revisión y autorización de los PMT de obras privadas y públicas que se enmarcan en los usos y tipologías establecidos en el artículo 233 del POT (Decreto 555 de 2021), se verificará si requieren la presentación del estudio de movilidad que le aplique de conformidad con la reglamentación del artículo 250 del Decreto 555 de 2021 a través de la Resolución 132490 del 09 de mayo de 2023.

La SDM efectuará la coordinación interna para obtener la copia de la aprobación del estudio que aplique, al igual que en las obras de construcción infraestructura vial⁶⁸,

⁶⁸ En caso de otros proyectos que por su magnitud y características impliquen algún impacto grande en la ciudad, la SDM podrá solicitar documento técnico que incluya medidas de mitigación. Este documento será indispensable para la presentación y autorización del PMT.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

o el concepto de la dependencia correspondiente de la SDM, indicando que el proyecto no requiere la presentación de dicho estudio de movilidad.

4.3.7.4 Permiso de intervenciones en zonas concesionadas

Para la ejecución de intervención y/u obra en zonas concesionadas, el/la contratista o peticionario/a debe contar con el respectivo permiso para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea que se encuentran a cargo de la ANI en cumplimiento de la Resolución 716 de 2015 o el acto administrativo que la adicione, modifique o sustituya.

En este sentido, si el PMT cumple con los demás requisitos estipulados en el presente protocolo, la SDM autoriza el PMT condicionado a la expedición de dicho permiso y es responsabilidad de la interventoría y entidad contratante el cumplimiento de esta condición. Así mismo, el PMT queda bajo el seguimiento de la SDM, la interventoría del concesionario y de la ANI.

5 CONSIDERACIONES PARA LA PRESENTACIÓN DEL PMT

5.1 Terminación y/o suspensión de Alguna Autorización

Cuando la obra termine antes del tiempo de la vigencia del PMT autorizado, el contratista deberá informar por correo electrónico la solicitud de terminación de la autorización adjuntando el correspondiente registro fotográfico.

De igual forma los contratistas deben evaluar dentro de su cronograma el desarrollo de las actividades y en caso de evidenciar que no pueden dar inicio a los frentes que tienen PMT autorizado por la SPMT, deberá informar y solicitar de manera formal mediante correo electrónico la suspensión de la autorización emitida por la SDM; lo anterior, dado que la no ejecución de las actividades implica afectación directa al proceso de autorización de otros PMT dentro de la zona de influencia de éste.

5.2 Esquemas Típicos

Para acogerse a este tipo de PMT, las características geométricas del lugar de la intervención se deben ajustar a alguna de las tipologías incluidas en la PM02-PR01-

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

G01 “Guía de aplicación de esquemas típicos para obras de alto, medio y bajo impacto en la ciudad de Bogotá. D.C.”; adicionalmente, las actividades a ejecutar deben cumplir con alguna de las siguientes condiciones:

- Intervenciones en malla vial arterial cuya duración sea menor o igual a veinticuatro (24) horas o que se ejecuten en horario nocturno (21:00-05:00 horas).
- Intervenciones en malla vial intermedia o local.

Cuando aplique la presentación de esquemas típicos de PMT, según las condiciones antes mencionadas, el/la contratista deberá efectuar la radicación del mismo en los canales dispuestos por la SDM, para ser revisados, evaluados e incluidos en el reporte del COI y/o COOS de la siguiente semana según aplique, siempre y cuando se incluyan los siguientes documentos:

- Oficio remitario.
- Formato PM02-PR01-F16 Información básica para presentación de PMT para obras públicas bajo tipologías (véase anexo del numeral 12.8) y/o formato PM02-PR01-F17 Información básica para presentación de PMT para obras privadas bajo tipologías (véase anexo del numeral 12.9) según aplique, completamente diligenciado donde se incluya las etapas a ejecutar con su respectiva tipología a implementar (No. de la tipología).
- Formato PM02-PR01-F02 Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS) y/o Formato PM02-PR01-F01 Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) (véase numeral 4.3.7.1).
- Plano/s de la tipología/s a aplicar.
- Actas de socialización cuando aplique (véase numeral 4.3.6.15).
- Actas de compromiso cuando aplique.
- Radios de giro (SITP y pesados), cuando aplique.
- Adjuntar archivo en formato KML o KMZ la georreferenciación del lugar a intervenir conforme con lo indicado en la PM02-PR01-G01 “Guía de aplicación de esquemas típicos para obras de alto, medio y bajo impacto en la ciudad de Bogotá. D.C.”

Al respecto de la presentación de esquemas típicos de PMT, se aclara que, en el caso de cumplir a cabalidad con las condiciones definidas por la SDM en este numeral, no será necesario efectuar la toma de información del numeral 4.3.5.1 y 4.3.5.2, ni incluir el análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos) del

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

numeral 4.3.6.9 como soporte al PMT, siempre y cuando se cumpla con lo indicado en la nota al pie 18 y 47.

5.3 Masivos

Para acogerse a este tipo de PMT, las actividades a ejecutar deben cumplir con los siguientes requisitos (inclusivos):

- Tener duración menor a veinticuatro (24) horas, lo que implica realizar la recuperación de la zona afectada y el retiro de escombros producto de la intervención y/u obra durante la jornada laboral establecida.
- Aplican para las actividades de instalación de contenedores, reconstrucción de andenes y calzadas en sitios intervenidos por reparación de daños de acueducto y alcantarillado; demarcación vial e instalación de señalización vertical; corte de césped, poda de árboles, mantenimiento de individuos arbóreos, suspensión, corte y reconexión, mantenimiento correctivo y preventivo, alumbrado público, macro mediciones, atención de emergencias, poda de arbolado con afectación de redes de AP), BT, MT y AT, actividades de levantamiento de infraestructura, instalación de transformadores, instalación de reconectores y/o seccionadores, tendido y/o retiro de cable subterráneo, tendido de cable aéreo media y baja tensión, instalación y/o cambio de poste; mantenimiento preventivo y correctivo de la red de interconexión del sistema de semaforización, mantenimiento preventivo y correctivo de cámaras y sensores en las intersecciones semafóricas, mantenimiento preventivo y correctivo de computadores de tráfico y sus periféricos, equipos de control de tráfico local y conexión de módulos evaluadores de tráfico del sistema de semaforización, mantenimiento preventivo y correctivo de los semáforos y redes eléctricas del sistema de semaforización, instalación y mantenimiento de los postes para el sistema de semaforización, apiques, topografía, inspección, instalación de paneles de mensajería variable, instalación y mantenimiento de cámaras de video vigilancia, inspección de redes de servicios públicos, entre otras las cuales se exceptúan de análisis de tránsito, siempre y cuando no corresponda a cierres en vías arteriales en horario diurno.
- Se ejecutarán en varios puntos geográficos de manera repetitiva.
- Debido a las características geométricas del sitio de intervención y/u obra, el manejo del tránsito de modos motorizados y no motorizados se puede tipificar.
- No se realiza cierre total de calzada ni andén.
- Las intervenciones no causan desvío de rutas del SITP y/o rutas alimentadoras.

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- En todo momento se debe garantizar acceso a zonas comerciales y/o residenciales tanto vehicular como peatonal.

Adicionalmente, es necesario que se presente un documento técnico inicial que contemple la totalidad de requisitos estipulados en este concepto, generalidades de las intervenciones y planos con esquemas tipo de PMT.

La atención de estos PMT se realizará mediante oficio dirigido al/la contratista, con copia a interventoría y entidad contratante, donde se estipularán las respectivas observaciones y protocolo a seguir de notificación, horarios autorizados, implementación, seguimiento y retroalimentación al PMT.

No obstante, lo anterior, la publicación de los frentes se realizará con los cortes estipulados para las obras tipo COI/COOS, de acuerdo con lo informado mediante la autorización del PMT inicial.

5.4 Comités de Tránsito⁶⁹

El comité de tránsito se conformará dentro de los quince (15) días siguientes al inicio de la etapa de construcción.

Estará conformado como mínimo por los/las supervisores/as y/o coordinadores/as y/o especialista/s de tránsito asignado/s al proyecto por parte de la entidad contratante, especialista/s de tránsito de la interventoría y del contratista de obra, directores de obra e interventoría o sus delegados, delegado/s de la SDM y de las demás personas que se requieran en su momento.

Las reuniones del Comité de Tránsito tendrán periodicidad semanal o la periodicidad establecida contractualmente; sin embargo, por necesidad del proyecto se podrán realizar comités de forma extraordinaria.

Para las obras que cuentan con comité de tránsito, el contratista podrá presentar PMT de bajo impacto (véase Tabla 1), los cuales serán revisados y evaluados por la SDM para ser incluidos en el reporte del COI de la misma semana, siempre y cuando cumplan con las siguientes condiciones:

- Corresponda a PMT presentados en el comité de tránsito.
- Se encuentren previamente autorizados por parte de la interventoría.

⁶⁹ Solo para aquellos proyectos en los cuales se encuentre establecido contractualmente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- La radicación se realice a más tardar los martes de la misma semana, con mínimo lo siguiente:
 - Oficio remisorio (véase numeral 4.2).
 - Formato PM02-PR01-F18 Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito (véase anexo del numeral 12.10).
 - Formato PM02-PR01-F01 Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) (véase numeral 4.3.7.1).
 - Planos (véase numeral 4.3.7.2.2).
 - Actas de socialización cuando aplique (véase numeral 4.3.6.15)

Los PMT de medio y alto impacto (véase Tabla 1) serán revisados y evaluados por la SDM de conformidad con los requerimientos y tiempos establecidos en el presente protocolo.

5.5 Intervenciones y/u Obras por Emergencia

De conformidad con lo estipulado en la Ley 1523 de 2012 *“Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”* en su artículo 4, la emergencia corresponde a la *“Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general”*; asimismo, comprenden emergencia las que se presenten por posibles siniestros viales en el espacio público y aquellas que obedezcan a la prestación de servicios públicos.

Es importante aclarar que la atención de las emergencias precitadas en el artículo 4 de la Ley 1523 de 2012 constituye la fase principal del proceso; en consecuencia, la ejecución de este tipo de obras no implica la realización previa del trámite (obtención de autorización previa), sin embargo, es necesario aplicar el proceso descrito en los numerales 5.5.1 y 5.5.2 de este protocolo para la autorización del PMT por emergencia asociado a la intervención y/u obra.

Asimismo, luego de implementada la propuesta del PMT para la atención de la emergencia y en el caso que la duración de la misma supere los ocho (8) días calendario por motivos propios de la intervención y/u obra, como procesos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

constructivos, suministro de equipos y materiales, nuevos daños evidenciados, entre otros, se deberá replantear la propuesta del PMT con base en las condiciones del tránsito en el área de influencia y presentarse documento técnico del PMT de acuerdo con los lineamientos establecidos en este protocolo.

5.5.1 Intervenciones y/u obras por emergencia que requieren LIOEP

El procedimiento establecido para atender intervenciones y/u obras por emergencia que requieren LIOEP se describe a continuación:

- La ESP mediante su delegado(a)⁷⁰ reporta de manera simultánea (vía correo electrónico) a la SPMT de la SDM y a la DTAI del IDU o a la Subdirección de Protección e Intervención del Patrimonio del IDPC o Subdirección de las Artes – Gerencia de Artes Plásticas y Visuales del IDARTES, según aplique, la intervención y/u obra por emergencia con la justificación técnica (razones por las cuales se considera que el suceso corresponde a alguna emergencia), la información requerida por el IDU o IDPC o IDARTES, según aplique, para su validación (formato correspondiente de la entidad), registro fotográfico de la zona a intervenir, formato PM02-PR01-F02 Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS) de la SDM y la propuesta del PMT (plano de señalización por obra asociada a la emergencia). Se aclara que la autorización de la SDM es independiente de la otorgada por el IDU, IDPC o IDARTES.
- La SDM emitirá sus observaciones, autorización o no, vía correo electrónico a la entidad o empresa solicitante, con copia al IDU, IDPC o IDARTES, según aplique y en caso de que el PMT por emergencia sea autorizado, este será publicado en el COOS de la semana siguiente a la autorización.

5.5.2 Intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren LIOEP

El procedimiento establecido para atender intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren LIOEP se describe a continuación:

- La entidad contratante de orden distrital, departamental o nacional –IDU, UAERMV, alcaldías locales, ANI, entre otros– a través de su delegado/a⁷¹, solicita a la SPMT de la SDM, la intervención y/u obra por emergencia vía correo

⁷⁰ Designado(a) por el(la) representante legal de la ESP.

⁷¹ Designado/a por el(la) representante legal de la entidad contratante de orden distrital, departamental o nacional.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

electrónico⁷², incluyendo la justificación técnica (razones por las cuales se considera que el suceso corresponde a alguna emergencia), la propuesta del PMT (plano de señalización por obra asociada a la emergencia), formato COI de la SDM y registro fotográfico de la zona a intervenir.

- La SDM emitirá sus observaciones, autorización o no, vía correo electrónico a la entidad contratante distrital o nacional, y en caso de que el PMT por emergencia sea autorizado, este será publicado en el COI de la semana siguiente a la autorización.

5.5.3 Formalización de los PMT por emergencia

En caso de que el PMT por emergencia sea autorizado y con el fin de formalizarlo, la SDM emitirá lo correspondiente en la publicación del COI y/o COOS de la semana siguiente en la cual fue autorizado por correo electrónico.

5.5.4 Consideraciones para los PMT por emergencia

Con el fin de optimizar los tiempos de atención, revisión y evaluación de las propuestas de los PMT por emergencia por parte de la SDM, y de emitir las recomendaciones correspondientes, que permitan garantizar la minimización o mitigación de los impactos generados a la movilidad, las solicitudes de los PMT por emergencia deben realizarse antes de las 14:00 horas, de tal manera que la SDM realice el envío (vía correo electrónico) de sus observaciones, autorización o no, el mismo día; en caso contrario, la atención, revisión y evaluación de las propuestas de los PMT por emergencia se efectuará al siguiente día hábil.

Para presentar la propuesta de los PMT por emergencia, el/la contratista y/o peticionario(a) podrá acogerse y/o guiarse por lo estipulado en el numeral 5.2 del presente protocolo. De lo contrario, se debe tener en cuenta las especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir los dispositivos luminosos tipo flecha utilizadas para la señalización de intervención en vía, y las especificaciones técnicas mínimas para transiciones de carriles de la Resolución 1885 de 2015 o el documento que lo modifique o sustituya.

⁷² Toda solicitud debe realizarse con copia al director(a)/gerente del área correspondiente y/o al/la representante legal de la entidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Previo al inicio de la actividad, el/la contratista y/o peticionario(a) deberá señalar el sitio de intervención y/u obra, de acuerdo con la propuesta avalada y según los lineamientos del [Manual de Señalización Vial - vigente](#).

5.6 Permisos Adicionales

Los permisos que se enuncian a continuación no son requisito para la autorización del PMT, sin embargo deben ser solicitados por el/la contratista o peticionario/a a las entidades correspondientes previo al inicio de las obras; asimismo, en el caso que el/la contratista o peticionario/a no cuente con estos permisos a priori a la solicitud del PMT, es necesario que en el cronograma de obra referido en el numeral 4.3.3.4 se incluyan las fechas de solicitud y autorización de los mismos.

5.6.1 Permiso para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas

Cuando se requiera transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas por las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales o municipales, el/la contratista o peticionario/a debe solicitar el respectivo permiso a la entidad competente según las vías públicas a emplear.

5.6.2 PMT requerido como requisito para conceder el permiso para el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada

De conformidad con los documentos exigidos por la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte y/o la normativa vigente que soportan el permiso para el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada, se tiene entre otros, como requisitos generales contar con un plan de manejo de tránsito (PMT) (antigüedad no mayor de tres (3) meses), siguiendo la metodología y parámetros determinados por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente responsable de la administración de la red vial a utilizar.

En ese sentido, la empresa de transporte o la empresa propietaria de la carga deberá efectuar la solicitud de PMT para la/s ruta/s de movilización de carga que requiera incluir en el permiso para el transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada en Bogotá D.C. La solicitud de PMT correspondiente deberá presentarse conforme con lo establecido en la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte y/o la normativa que la modifique o sustituya, e incluir los siguientes documentos y/o soportes:

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

- Oficio remitario.
- Formato PM02-PR01-F21 “Lista de chequeo de PMT para circulación de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada”, completamente diligenciada (véase anexo del numeral 12.3).
- Documento técnico que describa el PMT a implementar y el manejo del tránsito a lo largo del recorrido.
- Para las actividades de cargue y descargue de la carga indivisible, extrapesada y extradimensionada debe presentar un PMT específico para esas actividades.

El concepto de autorización o no de los PMT para circulación de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada, se emitirá en la página web de la entidad (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pmt> o <https://www.simur.gov.co/pmt>) en el formato PM02-PR01-F04 “Reporte Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) y otros” y se remitirá copia del mismo a la SGV para su conocimiento y respectivo trámite del permiso para transporte de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada.

5.6.3 Intervenciones en bienes de interés cultural

Para la ejecución de intervención y/u obra en bienes de interés cultural, el/la contratista o peticionario/a debe contar con la respectiva aprobación del IDPC en cumplimiento del numeral 1 del artículo 6 del Decreto Distrital 070 de 2015.

5.6.4 Licencia de intervención y ocupación de espacio público

Cuando se requiera intervención en espacio público, se debe tener en cuenta lo estipulado en el artículo 145 del Decreto Distrital 555 de 2021 y solicitar la autorización respectiva a la entidad competente según la modalidad de LIOEP requerida para su intervención y/u obra.

5.6.4.1 Licencia de construcción y/o urbanismo

Para aquellos PMT que impliquen actividades de entrada y salida de vehículos de obra, cargue y descargue de materiales o actividades inherentes a la construcción⁷³ de obras privadas (obras verticales), se debe contar con la licencia de urbanismo

⁷³ Se excluyen de este requerimiento las actividades en la etapa de acabados de obra.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

y/o construcción vigente y ejecutoriada según la etapa en que se encuentre el proyecto.

5.6.5 Otros

- SDA: permisos silviculturales y de ocupación de cauce.
- Actas de competencia y coordinación con las empresas de servicios públicos: en etapa de estudios y diseños, entre otros.
- Contrato de aprovechamiento económico campamentos de obra expedido por el IDU conforme lo indicado en la Resolución 2909 del 11 de mayo 2022 *“Por la cual se adoptan los protocolos para la actividad de aprovechamiento económico para la Instalación de Campamentos de Obra y Ocupaciones Temporales de Obra sobre el espacio público del Distrito Capital.”* y/o sus modificatorios.
- Decreto 493 del 26 de octubre de 2023 *“Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*.
- Decreto 083 del 01 de marzo de 2023 *“Por medio del cual se establecen los requisitos y el procedimiento para la autorización, instalación, localización y regularización de estaciones radioeléctricas en Bogotá, D.C., en los términos señalados en los artículos 218 y 219 del Decreto Distrital 555 de 2021 y se dictan otras disposiciones”*.
- Resolución 4739 del 05 de octubre de 2023 *“Por medio de la cual se adopta el procedimiento para la autorización, instalación y localización de estaciones radioeléctricas en elementos de espacio público de Bogotá D.C., y bienes fiscales de propiedad o administrados por el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU”*.
- Los demás permisos exigidos por la normativa vigente a nivel nacional, departamental y distrital, con los que deba contar el/la contratista o peticionario/a para la ejecución de las obras.

6 PLAZOS, FECHAS Y HORARIOS DE ATENCIÓN

6.1 Plazos Obras Tipo COI/COOS

Para el proceso de revisión y evaluación de los PMT por parte de la SDM, el contratista y/o peticionario/a debe radicar el documento con mínimo ocho (8) días calendario de anticipación al día de corte de radicación de los PMT, estipulados en

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

este protocolo, si la intervención y/u obra a realizar no requiere desvíos de rutas del componente zonal y troncal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), y/o evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención, y/o modificaciones al planeamiento y/o mobiliario semafórico, y/o comunicado de prensa; en caso contrario, la radicación debe realizarse con mínimo quince (15) días calendario de anticipación.

Cuando las solicitudes de PMT se encuentren incompletas para poder emitir el concepto de autorización, la SDM dará aplicación a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1755 de 2015 y requerirá al peticionario/a dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes, so pena de que la SPMT decreta el desistimiento y el archivo del expediente, mediante acto administrativo motivado, que se notificará personalmente, contra el cual únicamente procede recurso de reposición, sin perjuicio de que la respectiva solicitud pueda ser nuevamente presentada con el lleno de los requisitos legales.

Los días de corte para la revisión y evaluación de los PMT, según el tipo de obra, son los siguientes:

- Obras tipo COI: los jueves de cada semana⁷⁴.
- Obras tipo COOS: los martes de cada semana⁷⁵, teniendo en cuenta el plazo requerido para la evaluación por parte del IDU, IDPC e IDARTES, en relación con las LIOEP.

6.2 Plazo de Autorización

El plazo máximo de autorización de los PMT podrá ser de un (1) año, en coherencia con la naturaleza y necesidades de la intervención y/u obra; por tal motivo, toda intervención y/u obra debe ser planeada de manera adecuada, teniendo en cuenta que todo PMT será gestionado como nuevo.

6.3 Horario de Atención a Usuarios(as)

El horario de atención a usuarios/as será el dispuesto por la SDM en el sitio web <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pmt>, <https://www.simur.gov.co/pmt> o <http://visor.suit.gov.co/VisorSUIT/index.jsf?FI=17421>.

⁷⁴ En caso de presentar alcance de los PMT, este se recibirá máximo hasta el siguiente día hábil de la primera radicación. En caso de que se allegue un alcance posterior al primer día hábil, se tomará como fecha de radicación la fecha del último radicado.

⁷⁵ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

7 PUBLICACIÓN DEL REPORTE COI/COOS

Los resultados de la evaluación del PMT se emiten los días jueves en la página web de la entidad (<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pmt> o <https://www.simur.gov.co/pmt>) según el tipo de intervención COI y/o COOS.

8 VERIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS PMT⁷⁶

Con la finalidad de verificar conjuntamente entre la SDM, el/la contratista y/o peticionario/a e interventoría, el cumplimiento de las actividades preliminares a la implementación de los PMT definidos por la SDM, el/la contratista y/o peticionario/a debe informar a la SDM como mínimo cuarenta y ocho (48) horas previo al inicio de la intervención y/u obra, de tal manera que la SDM verifique lo relacionado con:

- Implementación de señalización de los PMT autorizados.
- Adecuaciones geométricas.
- Mantenimiento de vías a utilizar como desvío.
- La implementación de intersecciones semaforizadas provisionales por obra y/o ajustes o reprogramaciones a intersecciones semaforizadas actuales –lo cual será verificado por parte de la SSem en los casos que aplique – En estos casos específicos se requieren diez (10) días hábiles desde la autorización de los PMT hasta la implementación de los mismos, con el fin de realizar la programación y/o ajustes a los planes de señales; asimismo, este plazo es igualmente aplicable para el levantamiento de los PMT y restitución de condiciones operacionales de los controles semaforicos.
- Otros aspectos que permitan minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los/las usuarios/as de las vías (peatones, ciclistas, usuarios/as de transporte público, conductores/as y pasajeros/as de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de intervenciones y/u obras.

Se aclara que la SDM podrá suspender o cancelar el inicio de la intervención y/u obra, si el/la contratista y/o peticionario no ha dado total cumplimiento a los requisitos exigidos; asimismo, es necesario que para la implementación de los PMT se cuente con el personal idóneo encargado de estos por parte del/la contratista y/o peticionario/a e interventoría.

⁷⁶ En el sitio de intervención y/u obra debe permanecer copia de los planos específicos de los PMT y de la autorización emitida por parte de la SDM.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

9 FINALIZACIÓN DEL PMT AUTORIZADO POR LA SDM

Para la finalización del PMT autorizado por la SDM se debe cumplir con las siguientes actividades:

- Informar por correo electrónico (gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co) por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación a la terminación de actividades, la modificación y/o restitución de mobiliario semafórico (si aplica); de tal manera que la Ssem establezca los ajustes pertinentes y la fecha de apertura.
- Instalación de señalización definitiva que permita la operación de las vías, andenes y ciclorrutas en condiciones seguras y óptimas (si aplica).
- Restablecimiento de sentidos viales y adecuaciones geométricas temporales (si aplica).

Se aclara que es responsabilidad de la empresa contratista e interventoría garantizar las condiciones originales de movilidad en el sector afectado por la intervención.

Igualmente, todo/a contratista al culminar las intervenciones debe hacer el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito y señalización utilizados para la ejecución de la obra⁷⁷, garantizar que los sitios donde se realizaron adecuaciones geométricas vuelvan a su estado inicial y garantizar que las vías utilizadas como desvío, ingreso y salida de vehículos de obra, queden en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de la intervención, de conformidad con el anexo del numeral 12.1, formato PM02-PR01-F10 Acta de Compromiso de Restitución de Vías.

10 ACCIONES POR PARTE DE LA SDM

10.1 Acciones por No Inicio de Actividades

La SDM tendrá la potestad de suspender el PMT si transcurrido treinta (30) días calendario no se ha dado inicio al mismo⁷⁸.

⁷⁷ Artículo 101 de la Ley 769 de 2002.

⁷⁸ La suspensión se emitirá mediante comunicado y posteriormente en el reporte del COI/COOS.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

10.2 Acciones por Incumplimientos en la Implementación del PMT autorizado

La SDM como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, tendrá la potestad de no autorizar nuevos frentes de obra al contrato y/o proyecto, o de suspender el PMT autorizado (de acuerdo con su naturaleza y según la afectación presente en el espacio público)⁷⁹, cuando el/la contratista o peticionario/a no subsane en su totalidad los incumplimientos notificados por la SDM.

En el caso de no poder suspender la obra dada la naturaleza de la misma y según la afectación presente en el espacio público, no se autorizarán nuevos frentes de obra al contrato hasta que se subsanen los requisitos realizados por la SDM.

11 NORMATIVIDAD ASOCIADA AL PMT

Constitución Política de la República de Colombia

El artículo 1° de la Constitución Política de la República de Colombia establece que *“Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”*.

El artículo 2 ibídem señala que *“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”*

Que el artículo 58 ibid establece que *“(…) La propiedad es una función social que implica obligaciones (…)* y el artículo 95 prevé que, es deber de la persona y del ciudadano *“(…)9. contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad”*.

⁷⁹ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Que el artículo 113 idem en cuanto a la colaboración armónica entre las entidades, señala que: “(...) *Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines*”; y el artículo 209 dispone que: “(...) *Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado (...)*”.

Que el artículo 287 idem preceptúa que: *Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos: (...)3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. (...)*”.

Ley 361 del 7 de febrero de 1997:

“Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones” Reglamentada por el Decreto Nacional 734 de 2012, Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 1538 de 2005, Adicionada por la Ley 1287 de 2009.

“ARTÍCULO 43. ACCESIBILIDAD

*El presente título establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, **persona o personas en condiciones de discapacidad** o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliarios urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.*

Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación.”

“ARTÍCULO 44.- *Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras,*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hijo, radio y otros sistemas ópticos o electromagnéticos.”

Ley 769 del 6 de julio de 2002:

“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 65. UTILIZACIÓN DE LA SEÑAL DE PARQUEO.

Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.”

“ARTÍCULO 69. RETROCESO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

PARÁGRAFO. *El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.”*

“ARTÍCULO 75. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS.

En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.”

“ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR., Modificado por el artículo 15 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016:

Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- 1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.*
- 2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

3. *En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.*

4. *En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.*

5. *En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.*

6. *En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.*

7. *En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.*

8. *A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.*

9. *En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.*

10. *En curvas.*

11. *Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.*

12. *Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.*

13. *En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.*

“ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA.

Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.”

“ARTÍCULO 102. MANEJO DE ESCOMBROS. *Modificado por el artículo 19 de la Ley 1383 de 2010. Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma, se sancionará con multa de treinta (30) smldv.*

Parágrafo. *Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.”*

“ARTÍCULO 103. NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE FUENTES MÓVILES.

El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

“ARTÍCULO 104. NORMAS PARA DISPOSITIVOS SONOROS.

Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.

El uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.

Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de funcionamiento. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas.”

“ARTÍCULO 109. DE LA OBLIGATORIEDAD.

Todos los/las usuarios(as) de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código.”

“ARTÍCULO 112. DE LA OBLIGACIÓN DE SEÑALIZAR LAS ZONAS DE PROHIBICIÓN., modificado por el artículo 2 de la Ley 2252 de 2022:

Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo..”

“ARTÍCULO 114. DE LOS PERMISOS.

No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

PARÁGRAFO. *Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.”*

“ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.

El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. *Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.*

PARÁGRAFO 2o. *En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.”*

“ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES.

Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”

“ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.

La autoridad de tránsito podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

PARÁGRAFO 1o. *Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.*

PARÁGRAFO 2o. *Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.”*

Artículo 131. MULTAS. *Modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:*

(...) C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

(...)

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

(...)

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación. (...)

Ley 1523 del 24 de abril de 2012:

“Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 4º.

Definiciones. Para efectos de la presente ley se entenderá por: (...)

9. Emergencia: Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general.(...)”

Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013:

“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”.

“ARTÍCULO 17.

Frentes de trabajo 7x24. Los contratistas de proyectos de infraestructura de transporte podrán solicitar al ente contratante autorización para incrementar los frentes de trabajo y/o realizar trabajos en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana para cumplir con sus cronogramas de obra en caso de presentar atrasos o para incrementar los rendimientos y adelantar la ejecución del proyecto. En este

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

último caso, deberán presentar su propuesta respetando las apropiaciones presupuestales de la vigencia que amparen el respectivo contrato. También podrán solicitar ajustes contractuales que impliquen el adelantamiento de obra. La entidad tendrá treinta (30) días calendario para aceptar o rechazar motivadamente la solicitud.(...)"

Ley 1801 del 29 de julio de 2016, Modificado por el artículo 6 de la Ley 2000 del 14 de noviembre de 2019

"Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia Ciudadana".

El artículo 6 de la Ley 2000 del 14 de noviembre de 2019 indica que la Ley 1801 de 2016 tendrá un artículo nuevo que diga: "El título del Código Nacional de Policía y Convivencia, quedará así: "Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana", y así en todos los artículos de esta ley en los que aparezca dicha expresión.

"Artículo 135. Comportamientos contrarios a la integridad urbanística. Corregido por el artículo 10, del Decreto Nacional 555 de 2017. Los siguientes comportamientos, relacionados con bienes inmuebles de particulares, bienes fiscales, bienes de uso público y el espacio público, son contrarios a la convivencia pues afectan la integridad urbanística y por lo tanto no deben realizarse, según la modalidad señalada:

A) Parcelauso y el espacio públicos

1. En áreas protegidas o afectadas por el plan vial o de infraestructura de servicios públicos domiciliarios, y las destinadas a equipamientos públicos.

2. Con desconocimiento a lo preceptuado en la licencia.

3. En bienes de uso público y terrenos afectados al espacio público.

4. En terrenos aptos para estas actuaciones, sin licencia o cuando esta hubiere caducado.

B) Actuaciones en los inmuebles declarados de conservación e interés cultural, histórico, urbanístico, paisajístico y arquitectónico:

5. Demoler sin previa autorización o licencia.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

6. *Intervenir o modificar sin la licencia.*

7. *Incumplir las obligaciones para su adecuada conservación.*

8. *Realizar acciones que puedan generar impactos negativos en el bien de interés cultural, tales como intervenciones estructurales, arquitectónicas, adecuaciones funcionales, intervenciones en las zonas de influencia y/o en los contextos del inmueble que puedan afectar las características y los valores culturales por los cuales los inmuebles se declararon como bien de interés cultural.*

C) *Usar o destinar un inmueble a:*

9. *Uso diferente al señalado en la licencia de construcción.*

10. *Ubicación diferente a la señalada en la licencia de construcción.*

11. *Contravenir los usos específicos del suelo.*

12. *Facilitar, en cualquier clase de inmueble, el desarrollo de usos o destinaciones del suelo no autorizados en licencia de construcción o con desconocimiento de las normas urbanísticas sobre usos específicos.*

D) *Incumplir cualquiera de las siguientes obligaciones:*

13. *Destinar un lugar al interior de la construcción para guardar materiales, maquinaria, escombros o residuos y no ocupar con ellos, ni siquiera de manera temporal, el andén, las vías o espacios públicos circundantes.*

14. *Proveer de unidades sanitarias provisionales para el personal que labora y visita la obra y adoptar las medidas requeridas para mantenerlas aseadas, salvo que exista una solución viable, cómoda e higiénica en el área.*

15. *Instalar protecciones o elementos especiales en los frentes y costados de la obra y señalización, semáforos o luces nocturnas para la seguridad de quienes se movilizan por el lugar y evitar accidentes o incomodidades.*

16. *Limpiar las llantas de los vehículos que salen de la obra para evitar que se arroje barro o cemento en el espacio público.*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

17. Limpiar el material, cemento y los residuos de la obra, de manera inmediata, cuando caigan en el espacio público.

18. Retirar los andamios, barreras, escombros y residuos de cualquier clase una vez terminada la obra, cuando esta se suspenda por más de dos (2) meses, o cuando sea necesario por seguridad de la misma.

19. Exigir a quienes trabajan y visitan la obra, el uso de cascos e implementos de seguridad industrial y contar con el equipo necesario para prevenir y controlar incendios o atender emergencias de acuerdo con esta ley.

20. Tomar las medidas necesarias para evitar la emisión de partículas en suspensión, provenientes de materiales de construcción, demolición o desecho, de conformidad con las leyes vigentes.

21. Aislar completamente las obras de construcción que se desarrollen aledañas a canales o fuentes de agua, para evitar la contaminación del agua con materiales e implementar las acciones de prevención y mitigación que disponga la autoridad ambiental respectiva.

22. Reparar los daños o averías que en razón de la obra se realicen en el andén, las vías, espacios y redes de servicios públicos.

23. Reparar los daños, averías o perjuicios causados a bienes colindantes o cercanos.

24. Demoler, construir o reparar obras en el horario comprendido entre las 6 de la tarde y las 8 de la mañana, como también los días festivos, en zonas residenciales.

Parágrafo 1°. Cuando se trate de construcciones en terrenos no aptos o sin previa licencia, se impondrán de inmediato la medida de suspensión de construcción o demolición, y se solicitará a las empresas de servicios públicos domiciliarios la suspensión de los servicios correspondientes si no hubiese habitación.

Parágrafo 2°. Cuando se realice actuación urbanística sin previa licencia en predios aptos para estos menesteres, sin perjuicio de la medida de multa y de la suspensión temporal de la obra, se concederá un término de sesenta (60) días para que el infractor solicite el reconocimiento de la construcción ante la autoridad competente del distrito o municipio; si pasado este término no presenta licencia de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

reconocimiento, no podrá reanudar la obra y se duplicará el valor de la multa impuesta.

Parágrafo 3°. *Las reparaciones locativas no requieren licencia o autorización; en el caso de bienes de interés cultural las reparaciones locativas no requieren licencia o autorización siempre y cuando estas correspondan a las enunciadas en el artículo 26 de la Resolución número 0983 de 2010 emanada por el Ministerio de Cultura o la norma que la modifique o sustituya.*

Parágrafo 4°. *En el caso de demolición o intervención de los bienes de interés cultural, de uno colindante, uno ubicado en su área de influencia o un bien arqueológico, previo a la expedición de la licencia, se deberá solicitar la autorización de intervención de la autoridad competente.*

Parágrafo 5°. *Cuando el infractor incumple la orden de demolición, mantenimiento o reconstrucción, una vez agotados todos los medios de ejecución posibles, la administración realizará la actuación urbanística omitida a costa del infractor.*

Parágrafo 6°. *Para los casos que se generen con base en los numerales 5 al 8, la autoridad de policía deberá tomar las medidas correctivas necesarias para hacer cesar la afectación al bien de Interés Cultural y remitir el caso a la autoridad cultural que lo declaró como tal, para que esta tome y ejecute las medidas correctivas pertinentes de acuerdo al procedimiento y medidas establecidas en la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008. La medida correctiva aplicada por la autoridad de policía se mantendrá hasta tanto la autoridad cultural competente resuelva de fondo el asunto. (...)*

“Artículo 136. Causales de agravación. *Tiene el carácter de grave toda infracción urbanística contemplada en el presente Código, que genere impactos ambientales no mitigables o el deterioro irreparable de los recursos naturales o del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico, arqueológico y cultural. También tiene ese carácter, la repetición en la infracción de normas urbanísticas estructurales del plan de ordenamiento territorial o el incumplimiento de la orden de suspensión y sellamiento de la obra.”*

“Artículo 139. Definición del espacio público. *Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua, humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Parágrafo 1°. *Para efectos de este Código se entiende por bienes fiscales, además de los enunciados por el artículo 674 del Código Civil, los de propiedad de entidades de derecho público, cuyo uso generalmente no pertenece a todos los habitantes y sirven como medios necesarios para la prestación de las funciones y los servicios públicos, tales como los edificios, granjas experimentales, lotes de terreno destinados a obras de infraestructura dirigidas a la instalación o dotación de servicios públicos y los baldíos destinados a la explotación económica.*

Parágrafo 2°. *Para efectos de este Código se entiende por bienes de uso público los que permanentemente están al uso, goce, disfrute de todos los habitantes de un territorio, como por ejemplo los parques, caminos o vías públicas y las aguas que corren.”*

“Artículo 140. Comportamientos contrarios al cuidado e integridad del espacio público., *corregido por el artículo 11 del Decreto Nacional 555 de 2017. Los siguientes comportamientos son contrarios al cuidado e integridad del espacio público y por lo tanto no deben efectuarse:*

1. Omitir el cuidado y mejoramiento de las áreas públicas mediante el mantenimiento, aseo y enlucimiento de las fachadas, jardines y antejardines de las viviendas y edificaciones de uso privado.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

2. Realizar obras de construcción o remodelación en las vías vehiculares o peatonales, en parques, espacios públicos, corredores de transporte público, o similares, sin la debida autorización de la autoridad competente.

3. Alterar, remover, dañar o destruir el mobiliario urbano o rural tales como semáforos, señalización vial, teléfonos públicos, hidrantes, estaciones de transporte, faroles o elementos de iluminación, bancas o cestas de basura.

4. Ocupar el espacio público en violación de las normas vigentes. (Numeral declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-211 de 2017.)

5. Ensuciar, dañar o hacer un uso indebido o abusivo de los bienes fiscales o de uso público o contrariar los reglamentos o manuales pertinentes.

6. Promover o facilitar el uso u ocupación del espacio público en violación de las normas y jurisprudencia constitucional vigente.

7. Consumir bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas o prohibidas en estadios, coliseos, centros deportivos, parques, hospitales, centros de salud y en general, en el espacio público, excepto en las actividades autorizadas por la autoridad competente.

8. Portar sustancias prohibidas en el espacio público.

9. Escribir o fijar en lugar público o abierto al público, postes, fachadas, antejardines, muros, paredes, elementos físicos naturales, tales como piedras y troncos de árbol, de propiedades públicas o privadas, leyendas, dibujos, grafitis, sin el debido permiso, cuando este se requiera o incumpliendo la normatividad vigente.

10. Drenar o verter aguas residuales al espacio público, en sectores que cuentan con el servicio de alcantarillado de aguas servidas y en caso de no contar con este, hacerlo incumpliendo la indicación de las autoridades.

11. Realizar necesidades fisiológicas en el espacio público.

12. Fijar en espacio público propaganda, avisos o pasacalles, pancartas, pendones, vallas o banderolas, sin el debido permiso o incumpliendo las condiciones establecidas en la normatividad vigente.

13. Adicionado por el artículo 2° de la Ley 2000 de 2019. Consumir, portar, distribuir, ofrecer o comercializar sustancias psicoactivas, inclusive la dosis

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

personal, en el perímetro de centros educativos; además al interior de centros deportivos, y en parques. También, corresponderá a la Asamblea o Consejo de Administración regular la prohibición del consumo de sustancias psicoactivas en determinadas áreas de las zonas comunes en conjuntos residenciales o las unidades de propiedad horizontal de propiedades horizontales, en los términos de la Ley 675 de 2001.

14. Adicionado por el art. 2° de la Ley 2000 de 2019. : Consumir, portar, distribuir, ofrecer o comercializar sustancias psicoactivas, incluso la dosis personal, en áreas o zonas del espacio público, tales como zonas históricas o declaradas de interés cultural, u otras establecidas por motivos de interés público, que sean definidas por el alcalde del municipio. La delimitación de estas áreas o zonas debe obedecer a principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Parágrafo 1°. Las empresas de servicios públicos pueden ocupar de manera temporal el espacio público para la instalación o mantenimiento de redes y equipamientos, con el respeto de las calidades ambientales y paisajísticas del lugar, y la respectiva licencia de intervención expedida por la autoridad competente.

Parágrafo 2°. Modificado por el artículo. 2° de la Ley 2000 de 2019. : Quien incurra en uno o más de los comportamientos señalados será objeto de la aplicación de las siguientes medidas, sin perjuicio de la responsabilidad penal que se genere bajo el Título XIII del Código Penal.”

“Artículo 193. Suspensión de construcción o demolición. Consiste en el sellamiento y la suspensión de los trabajos de construcción o demolición de obra, iniciada sin licencia previa, o adelantada con violación de las condiciones de la licencia. La medida será efectiva hasta cuando se supere la razón que dio origen a la misma.”

“Artículo 194. Demolición de obra. Consiste en la destrucción de edificación desarrollada con violación de las normas urbanísticas, ambientales o de ordenamiento territorial, o cuando la edificación amenaza ruina, para facilitar la evacuación de personas, para superar o evitar incendios, o para prevenir una emergencia o calamidad pública.”

“Artículo 202. Competencia extraordinaria de Policía de los gobernadores y los alcaldes, ante situaciones de emergencia y calamidad. Ante situaciones extraordinarias que amenacen o afecten gravemente a la población y con el propósito de prevenir el riesgo o mitigar los efectos de desastres, epidemias, calamidades, situaciones de inseguridad y disminuir el impacto de sus posibles consecuencias, estas autoridades en su respectivo territorio, podrán ordenar las

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

siguientes medidas, con el único fin de proteger y auxiliar a las personas y evitar perjuicios

mayores:

- 1. Ordenar el inmediato derribo, desocupación o sellamiento de inmuebles, sin perjuicio del consentimiento del propietario o tenedor.*
- 2. Ordenar la clausura o desocupación de escuelas, colegios o instituciones educativas públicas o privadas, de cualquier nivel o modalidad educativa, garantizando la entidad territorial un lugar en el cual se pueden ubicar los niños, niñas y adolescentes y directivos docentes con el propósito de no afectar la prestación del servicio educativo.*
- 3. Ordenar la construcción de obras o la realización de tareas indispensables para impedir, disminuir o mitigar los daños ocasionados o que puedan ocasionarse.*
- 4. Ordenar la suspensión de reuniones, aglomeraciones, actividades económicas, sociales, cívicas, religiosas o políticas, entre otras, sean estas públicas o privadas.*
- 5. Ordenar medidas restrictivas de la movilidad de medios de transporte o personas, en la zona afectada o de influencia, incluidas las de tránsito por predios privados.*
- 6. Decretar el toque de queda cuando las circunstancias así lo exijan.*
- 7. Restringir o prohibir el expendio y consumo de bebidas alcohólicas.*
- 8. Organizar el aprovisionamiento y distribución de alimentos, medicamentos y otros bienes, y la prestación de los servicios médicos, clínicos y hospitalarios.*
- 9. Reorganizar la prestación de los servicios públicos.*
- 10. Presentar, ante el concejo distrital o municipal, proyectos de acuerdo en que se definan los comportamientos particulares de la jurisdicción, que no hayan sido regulados por las leyes u ordenanzas, con la aplicación de las medidas correctivas y el procedimiento establecidos en la legislación nacional.*
- 11. Coordinar con las autoridades del nivel nacional la aplicación y financiación de las medidas adoptadas, y el establecimiento de los puestos de mando unificado.*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12. Las demás medidas que consideren necesarias para superar los efectos de la situación de emergencia, calamidad, situaciones extraordinarias de inseguridad y prevenir una situación aún más compleja.”

Decreto Nacional 948 del 5 de junio de 1995 de la Presidencia de la República:

“Por el cual se reglamentan, parcialmente la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75 y 75 del Decreto-Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire”.

“ARTÍCULO 56°. Decreto 948 del 5 de junio de 1995 artículo compilado en el artículo 2.2.5.1.5.15 del Decreto único reglamentario 1076 del 2015 debe tenerse en cuenta lo dispuesto por el artículo 3.1.1 del mismo Decreto 1076 de del 2015

Operación de equipos de Construcción, Demolición y Reparación de Vías. La operación de equipos y herramientas de construcción, de demolición o de reparación de vías, generadores de ruido ambiental en zonas residenciales, en horarios comprendidos entre las 7:00 p.m. y las 7:00 a.m. de lunes a sábado, o en cualquier horario los días domingos y feriados, estará restringida y requerirá permiso especial del alcalde o de la autoridad de policía competente.”Decreto Nacional 1469 del 30 de abril de 2010 de la Presidencia de la República:

“Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 3°. COMPETENCIA.

...

La expedición de las licencias de intervención y ocupación del espacio público de que trata el numeral 5 del artículo anterior será competencia de los municipios y distritos. No obstante, los curadores urbanos al expedir licencias de construcción para predios que se ubiquen en sectores urbanizados o desarrollados podrán autorizar la reconstrucción o rehabilitación de los andenes colindantes con el predio o predios objeto de licencia, la cual se otorgará siguiendo las normas y demás especificaciones de diseño, construcción y accesibilidad definidas por la reglamentación vigente para la intervención del espacio público. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso se podrá desmejorar las condiciones existentes en el espacio público antes de la ejecución de la obra.”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

“ARTÍCULO 7°. LICENCIA DE CONSTRUCCIÓN Y SUS MODALIDADES.

Es la autorización previa para desarrollar edificaciones, áreas de circulación y zonas comunales en uno o varios predios, de conformidad con lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial, los instrumentos que lo desarrollen y complementen, los Planes Especiales de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural, y demás normatividad que regule la materia. En las licencias de construcción se concretarán de manera específica los usos, edificabilidad, volumetría, accesibilidad y demás aspectos técnicos aprobados para la respectiva edificación (...).”

“ARTÍCULO 26. CONSTRUCCIÓN DE EDIFICACIONES PARA USOS DE GRAN IMPACTO.

De conformidad con lo establecido por el artículo 101 de la Ley 769 de 2002, las nuevas edificaciones y las que se amplíen o adecuen para el desarrollo de usos comerciales, dotacionales, institucionales e industriales que generen modificaciones al sistema de tránsito que impacten negativamente la movilidad circundante y la de su zona de influencia, o se constituyan en un polo importante generador de viajes, deberán contar con un estudio de tránsito aprobado por la autoridad de tránsito competente, en el que se definan las medidas para prevenir o mitigar los citados impactos.

Estos estudios solo son exigibles en aquellos municipios y distritos cuyos planes de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, hayan definido las escalas y condiciones en los que estos usos deben contar con el citado estudio, teniendo en cuenta los términos y procedimientos para tramitar su aprobación por parte de la autoridad de tránsito competente.

Los estudios de tránsito serán exigibles por parte de los municipios y distritos en el momento de comenzar la ejecución de la obra autorizada en la licencia de construcción.

Cuando de la aprobación del estudio resulten variaciones al proyecto arquitectónico se deberá tramitar la modificación a la licencia de construcción aprobada.”

“ARTÍCULO 63. COMPETENCIA DEL CONTROL URBANO.

Corresponde a los alcaldes municipales o distritales directamente o por conducto de sus agentes, ejercer la vigilancia y control durante la ejecución de las obras, con el fin de asegurar el cumplimiento de las licencias urbanísticas y de las normas contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, sin perjuicio de las facultades atribuidas a los funcionarios del Ministerio Público y de las veedurías en defensa

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

tanto del orden jurídico, del ambiente y del patrimonio y espacios públicos, como de los intereses colectivos y de la sociedad en general.

En todo caso, la inspección y seguimiento de los proyectos se realizará mediante inspecciones periódicas durante y después de la ejecución de las obras, de lo cual se dejará constancia en un acta suscrita por el visitador y el responsable de la obra. Dichas actas de visita harán las veces de dictamen pericial, en los procesos relacionados por la violación de las licencias y se anexarán al Certificado de Permiso de Ocupación cuando fuere del caso.”Decreto Nacional 1430 del 29 de julio de 2022 de la Presidencia de la República:

“Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.”

Acuerdo Distrital 16 del 27 de noviembre de 1998:

“Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el Centro de la Ciudad”.

Acuerdo Distrital 79 del 20 de enero de 2003, modificado por el Acuerdo 735 de 2019:

“Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.”

“ARTÍCULO 23.

Comportamientos que favorecen la seguridad en las construcciones. Quienes adelanten obras de construcción, ampliación, modificación, adecuación o reparación, demolición de edificaciones o de urbanización, parcelación para construcción de inmuebles o de terrenos en las áreas rurales o urbanas, además de observar todas las normas sobre construcción de obras y urbanismo, deberán obtener los conceptos previos y las licencias a que haya lugar y tienen además la obligación de adoptar las precauciones para que los peatones o los vecinos de la construcción no corran peligro.

Se deben observar los siguientes comportamientos que favorecen la seguridad en las construcciones:

- 1. Obtener los conceptos previos favorables cuando sea pertinente y la licencia expedida por un curador urbano, para la ejecución de obras de urbanismo, edificación, modificación de obras, ampliación, adecuación, remodelación,*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

reforma interior o subdivisión; de acuerdo con la ley, los reglamentos y las disposiciones distritales;

2. *Destinar un lugar al interior de la construcción para guardar materiales, escombros o residuos y no ocupar con ellos el andén o el espacio público. Las áreas de espacio público destinadas a la circulación peatonal solamente se podrán utilizar para el cargue, descargue y el almacenamiento temporal de materiales y elementos, cuando se vayan a realizar obras públicas sobre las mismas u otras obras subterráneas que coincidan con ellas; para ello, el material deberá ser acordonado, apilado y cubierto en forma tal que no impida el paso de los peatones o dificulte la circulación vehicular, evite la erosión eólica o el arrastre del mismo por la lluvia y deberán también colocarse todos los mecanismos y elementos necesarios para garantizar la seguridad de peatones y conductores;*
3. *Definir físicamente un sendero peatonal con piso antideslizante, sin barro, sin huecos y protegido de polvo y caída de objetos, que no podrá ser nunca ocupado por las labores de la obra, incluidas las de cargue y descargue, cuando, con ocasión de la obra, se requiera realizar alguna actividad en el espacio público;*
4. *Colocar protecciones o elementos especiales en los frentes y costados para evitar accidentes o incomodidades a los trabajadores y a los peatones y vecinos;*
5. *Colocar unidades sanitarias provisionales para el personal que labora y visita la obra;*
6. *Retirar los andamios o barreras, los escombros y residuos una vez terminada la obra o cuando ésta se suspenda por más de tres (3) meses;*
7. *Cubrir los huecos y no dejar excavaciones en el andén o en la calzada y dejar estos en buen estado cuando se instalen o reparen servicios o se pavimenten las calzadas;*
8. *Efectuar el lavado de las llantas de los vehículos que salen de la obra para evitar que se arroje barro en el espacio público. En todo caso siempre limpiar el barro y residuos que de la obra lleguen a las vías o al sistema de alcantarillado;*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

9. Colocar las señalizaciones, semáforos y luces nocturnas para la seguridad de quienes se movilizan por el lugar;
10. Exigir a quienes trabajan y visitan la obra el uso de cascos y demás implementos de seguridad industrial;
11. Contar con el equipo necesario para prevenir y controlar incendios;
12. Reparar las deficiencias de construcción de las viviendas enajenadas y cumplir con las condiciones de calidad generalmente aceptadas, adoptando las medidas técnicas previstas en las normas ambientales vigentes y las condiciones ofrecidas en la venta;
13. Cumplir con los horarios de actividad ruidosa para obras, definidos en las normas vigentes sobre la materia, y
14. controlar la emisión de partículas al aire o las que puedan llegar a los sistemas de alcantarillado.

PARÁGRAFO: La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.”

“ARTÍCULO 80.

Ocupación indebida del espacio público construido. La ocupación indebida del espacio público construido no sólo es un factor importante de degradación ambiental y paisajística, sino que entorpece la movilidad vehicular y peatonal y pone en peligro la vida, la integridad y el bienestar de las personas.

Se consideran formas de ocupación indebida del espacio público construido, entre otras, las siguientes:

1. Su ocupación por vehículos de los andenes, zonas verdes y similares, plazas y plazoletas, áreas de recreación pública activa y pasiva, separadores y antejardines. Los vehículos oficiales y las ambulancias solo podrán hacerlo en caso de emergencia, o por requerimiento excepcional de servicio;
2. Su ocupación por ventas ambulantes o estacionarias, salvo en los casos en que exista el debido permiso expedido por la autoridad competente.
3. Su ocupación por obras sin el respectivo permiso y contrariando el Plan de Ordenamiento Territorial POT y las disposiciones urbanísticas;

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

4. *Su ocupación por disposición de residuos sólidos, desechos, escombros y publicidad exterior visual en contraposición con las normas y reglamentos vigentes sobre la materia;*
5. *Su ocupación por cerramientos o controles viales o peatonales sin el permiso correspondiente de la autoridad competente, el cual debe ser colocado en lugar visible, y*
6. *En general, su ocupación por cualquier medio que obstruya la libre movilidad peatonal o vehicular, las zonas de alto flujo peatonal, las zonas con andenes estrechos o las esquinas o que ponga en peligro a las personas, sin el permiso correspondiente de la autoridad competente.”*

“ARTÍCULO 85.

Comportamientos en relación con escombros y desechos de construcción. La disposición de escombros y desechos de construcción y de demolición en el espacio público, deteriora la salud de las personas, afecta la calidad ambiental y paisajística y perturban gravemente las actividades urbanas y rurales. Se deben observar los siguientes comportamientos que favorecen la salud, el ambiente y el espacio público:

1. *Almacenar los materiales y residuos de obra sólo en áreas privadas y si se tratare de obras públicas, disponerlos en lugar y en forma que no se esparzan por el espacio público y no perturben las actividades del lugar, de acuerdo con las normas nacionales y distritales vigentes sobre la materia;*
2. *Retirar los escombros y desechos de construcción y demolición de forma inmediata del frente de la obra y transportarlos a los sitios autorizados para su disposición final o almacenarlos en los contenedores móviles para su posterior traslado a los sitios autorizados por las entidades públicas o sus contratistas, que desarrollen trabajos de reparación, mantenimiento o construcción en zonas de uso público; deberán recoger y almacenar en los contenedores móviles para su posterior traslado a los sitios autorizados, en los casos en que el volumen de escombros no supere los tres (3) metros cúbicos,*

En el evento en que sea necesario almacenar temporalmente escombros o materiales de construcción para el desarrollo de obras públicas en el espacio público y éstos sean susceptibles de emitir al aire polvo y partículas contaminantes, deberán estar delimitados, señalizados y cubiertos en su totalidad de manera adecuada y optimizando al máximo el uso con el fin de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

reducir las áreas afectadas o almacenarse en recintos cerrados para impedir cualquier emisión fugitiva, de tal forma que se facilite el paso peatonal o el tránsito vehicular;

3. *Transportar tierra, escombros y materiales de construcción y demolición de manera que no se rieguen por el espacio público ni se ponga en peligro la integridad de bienes y personas, de acuerdo con las normas vigentes sobre la materia; los vehículos utilizados para el transporte de estos materiales deben estar carpados adecuadamente.*
4. *No arrojar tierra, piedra o desperdicios de cualquier índole en el espacio público. Sólo se podrán disponer escombros y desechos de construcción y demolición en los sitios autorizados para ello;*
5. *No depositar o almacenar en el espacio público materiales de construcción, demolición o desecho que puedan originar emisión de partículas al aire;*
6. *No utilizar las zonas verdes para la disposición temporal de materiales sobrantes producto de las actividades constructivas de los proyectos excepto cuando la zona esté destinada a ser zona dura de acuerdo con sus diseños, teniendo en cuenta que al finalizar la obra se deberá recuperar el espacio público utilizado, de acuerdo con su uso y garantizando la reconfiguración total de la infraestructura y la eliminación absoluta de los materiales, elementos y residuos, y*
7. *Comunicar de inmediato a las autoridades de Policía, cualquier práctica contraria a los comportamientos descritos en este artículo.*

PARÁGRAFO: *La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.”*

Acuerdo Distrital 663 del 3 de marzo de 2017:

“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”

Acuerdo Distrital 735 del 9 de enero de 2019:

“Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

Acuerdo Distrital 827 del 21 de septiembre de 2021:

“Por medio del cual promueve el uso de la bicicleta como un medio de Transporte estratégico y prioritario durante la construcción de obras de infraestructura en la ciudad, y se dictan otras disposiciones”.

Decreto Distrital 357 del 21 de mayo de 1997 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción”.

Decreto Distrital 511 del 22 de mayo de 1998 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se toman medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas”.

Decreto Distrital 319 del 15 de agosto de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: Modificado por el Decreto 394 y 484 de 2019

“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”.

Decreto Distrital 575 del 17 de diciembre de 2013 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012”.

Decreto Distrital 070 del 26 de febrero 2015 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones”.

Decreto 813 del 28 de diciembre de 2017 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de motociclistas 2017-2026”.

Decreto Distrital 308 del 6 de junio de 2018 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.

Decreto Distrital 672 del 22 de noviembre de 2018

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones.”

Decreto Distrital 840 de 2019 del 27 de diciembre de 2019 de la Alcaldía Mayor de Bogotá

“Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.”

Decreto Distrital 077 del 04 de marzo de 2020 de la Alcaldía Mayor de Bogotá

“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

Resolución 004100 del 28 de diciembre 2004 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

Decreto Distrital 555 de 2021 del 29 de diciembre de 2021 de la Alcaldía Mayor de Bogotá

“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”

Acuerdo 827 de 21 de septiembre de 2021 del concejo de Bogotá

“Por medio del cual se promueve el uso de la bicicleta como un medio de transporte estratégico y prioritario durante la construcción de obras de infraestructura en la ciudad, y se dictan otras disposiciones”

Resolución 004959 del 8 de noviembre de 2006 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte”.Resolución 004193 del 5 de octubre de 2007 del Ministerio de Transporte:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

“Por la cual se modifica parcialmente el literal c) del artículo 9° y el literal d) del artículo 13 de la Resolución número 4959 de 2006, para el transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada”.

Resolución 1885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas de Colombia –”

Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas”

Resolución 1115 del 26 de septiembre de 2012 de la Secretaría Distrital de Ambiente:

“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos Técnico - Ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”.

Resolución 00715 del 30 de mayo de 2013 de la Secretaría Distrital de Ambiente:

“Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 1115 del 26 de septiembre de 2012”.

Resolución 18264 del 15 de mayo de 2014 del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):

“Por la cual se reglamenta la actividad de aprovechamiento económico Campamentos de Obra permitida en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C.”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12 ANEXOS

12.1 Anexo 1. PM02-PR01-F10 Acta de Compromiso de Restitución de Vías

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Acta de Compromiso de Restitución de Vías	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F10	Versión 1.0

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), Yo _____, en representación de la firma _____, con NIT _____ me comprometo a mantener durante la ejecución de la obra y al finalizar ésta, las vías locales y/o aquellas que no son corredores de movilidad y son utilizadas como desvío de rutas del sistema integrado de transporte público (SITP) y/o rutas alimentadoras o de acceso y salida de vehículos pesados, en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de las actividades desarrolladas mediante contrato No. _____, cuyo objeto de obra es: _____.

Los recorridos planteados son:

Recorrido de Ingreso:

➤ **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Carrera _____ (al norte) (corredor de movilidad) – Calle _____ (al oriente) (Vía Local) y Carrera _____ (al sur) (Corredor de Movilidad).

Recorrido de salida:

➤ **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Carrera _____ (al norte) (corredor de movilidad) – Calle _____ (al oriente) (vía local) y Carrera _____ (al sur) (corredor de movilidad).

Las vías locales son:

- _____ (Ver fotografía No. ____)
- _____ (Ver fotografía No. ____)
- _____ (Ver fotografía No. ____)

NOMBRE:
CARGO:
DIRECCIÓN – TELÉFONO:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.2 Anexo 2. PM02-PR01-F11 Acta de Compromiso de Restitución de Señalización

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Acta de Compromiso de Restitución de Señalización	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F11	Versión 1.0

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No. _____, Interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo _____, ubicado en la localidad de _____, me comprometo a garantizar que la señalización vertical y/u horizontal afectada por la intervención, al finalizar las actividades, se dejará en iguales o mejores condiciones a las encontradas previo al inicio de la intervención, según especificaciones técnicas vigentes.

Representante Legal Firma Contratista

Nombre:

Dirección de correspondencia:

Teléfono:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.3 Anexo 3. PM02-PR01-F21 Lista de chequeo de PMT para circulación de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Lista de chequeo de PMT para circulación de carga indivisible, extrapesada y extradimensionada	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F21	VERSIÓN: 1.0

Fecha de solicitud:	
I. DATOS DE LA EMPRESA RESPONSABLE	
Nombre de la empresa o persona natural solicitante:	DILIGENCIAR NOMBRE DEL SOLICITANTE DEL PMT
NIT o Cédula:	DILIGENCIAR NIT PARA EMPRESA SOLICITANTE O CÉDULA PARA PERSONA NATURAL
Nombre del Representante Legal (cuando aplique):	DILIGENCIAR NOMBRE DEL REPRESENTANTE LEGAL CUANDO CORRESPONDA A UNA EMPRESA
Dirección de correspondencia:	DILIGENCIAR DIRECCIÓN DE NOTIFICACION PARA CORRESPONDENCIA
Teléfono:	DILIGENCIAR TELÉFONO
Correo Electrónico:	DILIGENCIAR CORREO ELECTRÓNICO
II. CARACTERÍSTICAS DEL RECORRIDO	
Dirección inicio de recorrido:	DILIGENCIAR DIRECCIÓN DE INICIO DEL RECORRIDO DE LA CARGA INDIVISIBLE, EXTRAPESADA Y EXTRADIMENSIONADA
Localidad de la dirección de inicio:	SELECCIONAR DE LA LISTA LA LOCALIDAD
Dirección fin de recorrido:	DILIGENCIAR DIRECCIÓN DE FIN DEL RECORRIDO DE LA CARGA INDIVISIBLE, EXTRAPESADA Y EXTRADIMENSIONADA
Localidad de la dirección de fin:	SELECCIONAR DE LA LISTA LA LOCALIDAD
Fecha del recorrido:	CONSEJALIA
Hora inicio del recorrido:	SELECCIONAR
III. REQUISITOS DEL PMT	
Dependiente del tipo carga a movilizar requiere estudio Técnico	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
No de movilizaciones de la carga	DILIGENCIAR EL NUMERO DE MOVILIZACIONES A REALIZAR
IV. AJUSTE, SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DEL PMT	
Profesional Responsable:	DILIGENCIAR NOMBRE DEL PROFESIONAL QUE PRESENTA LA SOLICITUD DE PMT
Dirección de correo electrónico:	DILIGENCIAR CORREO ELECTRÓNICO DEL PROFESIONAL RESPONSABLE DEL PMT
Teléfono (fijo y/o celular):	DILIGENCIAR TELÉFONO DE CONTACTO
Dirección de correspondencia:	DILIGENCIAR DIRECCIÓN DE CONTACTO

Este es un documento controlado; una vez se descargue de la intranet, la web o se imprima, se considera copia no Controlada

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.4 Anexo 4. PM02-PR01-F12 Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F12	Versión 1.0

Bogotá D.C., _____

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD (SDM)
 Semaforización Electrónica
 Av. Calle 13 No. 37-35
 Teléfono: +57 (1) 364 9400
 Bogotá D.C.

Referencia: Solicitud de Paz y Salvo de Semaforización

Asunto: Plan de manejo de tránsito (PMT) para las actividades de _____, contempladas en el contrato No. _____ cuyo objeto es _____.

Localidad: _____

Cordial Saludo,

De manera atenta se informa que las labores constructivas relacionadas con el contrato del asunto ya finalizaron. Durante su ejecución, se afectaron y/o hicieron parte de las intervenciones y desvíos, las siguientes intersecciones semaforizadas:

ITEM	DIRECCIÓN INTERSECCIÓN SEMAFORIZADA	TIPO DE AFECTACIÓN INTERSECCIÓN	FECHA FINALIZACIÓN	OBSERVACIONES

Se aclara que estas intersecciones se habilitaron en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de las obras.

Por tal motivo solicitamos comedidamente a ustedes expedir Paz y Salvo respectivo.

Representante Legal Firma Contratista

Nombre:
 Dirección de correspondencia:
 Teléfono:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.5 Anexo 5. PM02-PR01-F13 Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F13	Versión 1.0

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No. _____, interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual desarrollará intervención en andén y/o calzada del tramo _____, ubicado en la localidad de _____, me comprometo a realizar el retiro de todos los dispositivos de señalización implementados por la ejecución de la obra máximo ocho (8) días, posterior a la finalización de la misma.

Lo anterior en cumplimiento del artículo 101 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

"...Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente..."

Representante Legal Firma Contratista

Nombre:
Dirección de correspondencia:
Teléfono:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.6 Anexo 6. PM02-PR01-F14 Acta de Socialización del PMT

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Acta de Socialización del PMT	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F14	Versión 1.0

FECHA:	_____	HORA:	_____	LUGAR:	_____	
CONTRATO No.	_____					
OBJETO DEL CONTRATO:	_____					
CONTRATISTA:	_____					
INTERVENTORÍA:	_____					
TEMA:	_____					
PERSONA ENCARGADA DE REALIZAR LA SOCIALIZACIÓN:						
<p>Se realiza socialización del proyecto "objeto del contrato" contemplado en el Contrato No. "numero del contrato", el cual será ejecutado por el/la contratista "nombre del/la contratista" y supervisado por la Interventoría "nombre de la interventoría". Se especifica a los miembros de la comunidad que se realizará afectación "parcial, total, etc." en "indicar zona intervenida: calzada, andén, etc.", para lo cual se plantea como alternativa de mitigación el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) descrito a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicar manejo peatonal (implica accesos a predios residenciales y comerciales) - Anexas esquema si aplica - Indicar manejo de ciclistas (en caso de afectar ciclomotobiciomiles) - Anexas esquema si aplica - Indicar manejo vehicular (implica accesos vehiculares a predios y/o solución respectiva, así como los desvíos particulares) - Anexas esquema si aplica <p>Las actividades anteriormente mencionadas tendrán duración aproximada de "indicar tiempo de en meses y/o días" y se ejecutarán entre el "indicar fecha inicio" y "fecha fin". El horario de trabajo establecido es "desde las XXXX hasta las XXXX horas" y el día efectivo será "desde las XXXX hasta las XXXX o durante las 24 horas".</p> <p>La presente socialización, se realiza a los abajo firmantes.</p>						
No.	Nombre	Identificación	Dirección Predio	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.7 Anexo 7. Formato PM02-PR01-F15 Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F15	Versión 1.0

Bogotá D.C., _____.

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No _____, Interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo _____, y vías de desvío ubicado en la localidad de _____, me comprometo a garantizar la restitución a las condiciones encontradas antes del inicio de las obras.

Representante Legal Firma Contratista

Nombre:
Dirección de correspondencia:
Teléfono:

VoBo

Representante Legal Firma Interventoría (cuando aplique)

Nombre:
Dirección de correspondencia:
Teléfono:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

12.10 Anexo 10. Formato PM02-PR01-F18 Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F18	Versión 1.0

Fecha diligenciamiento:	
I. RESPONSABILIDAD DE LA OBRA.	
Contrato No:	Objeto Contrato:
_____	_____
Fecha Inicio Contrato: AAAA / MM / DD	Fecha Fin Contrato: AAAA / MM / DD
_____	_____
Entidad Contratante:	_____
Coordinador(a) Contrato:	_____
Contratista:	_____
Especialista de Tránsito Contratista:	_____
Interventoría:	_____
Especialista de Tránsito Interventoría:	_____
II. CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA.	
Dirección: _____	
Localidad: _____	
Tipo/Objeto de la Obra: _____	
Espacio público a intervenir:	
Calzada <input type="checkbox"/>	Andén <input type="checkbox"/>
Bahía <input type="checkbox"/>	Puentes peatonal <input type="checkbox"/>
Ciclorruta andén <input type="checkbox"/>	Ciclorruta calzada <input type="checkbox"/>
Zona verde <input type="checkbox"/>	Separador <input type="checkbox"/>
Parque <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Cual? _____	
Tipo de afectación:	
Parcial <input type="checkbox"/>	Total <input type="checkbox"/>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros	
	Código: PM02-PR01-PT01	Versión: 1.0

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito	
	CÓDIGO: PM02-PR01-F18	Versión 1.0

III. CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA		
Sitios Especiales (Hospitales, Clínicas, Centros Educativos, etc): _____		

IV. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN LA ZONA DE INFLUENCIA		
Tipo de vía:	Arterial <input type="checkbox"/>	Sentido vial: Único <input type="checkbox"/> Doble <input type="checkbox"/>
	Intermedia <input type="checkbox"/>	Rutas SITP: Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
	Local <input type="checkbox"/>	
V. AJUSTE, SEGUIMIENTO Y RETROALIMENTACIÓN DEL PMT		
Profesional Responsable en Obra: _____		Teléfono: _____